

NEPTUNUS

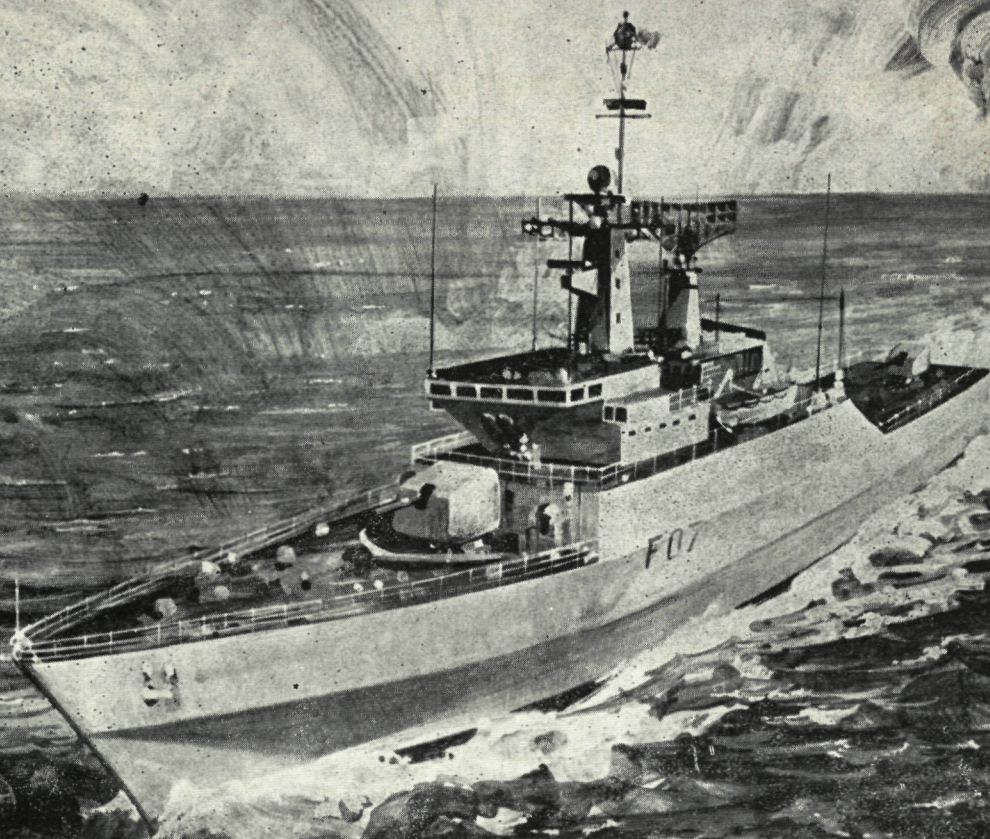
info marine

25° jaargang nr. 167

25° année no. 167

1





21

REDIFON TYPE C.8012 DIGITAL MARINE RADAR AND NAVIGATION TRAINERS SOLD

REDIFON 

**REDIFON ELECTRONIC
SYSTEMS LTD.**

17-27 Kelvin Way
Crawley, Sussex RH10 2LY



The Queen's Award
to Industry to
Redifon Limited

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



**INTAIR
DIVISION**

Customers include :

The Royal Navy and I.M.C.O. (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation) and orders have been received from these countries :

Australia - Canada - Faroe Islands - Germany - Iceland - Italy - Libya - Netherlands - Norway
The C.8012 trainer is used for the training and examination of students in marine radar operations, blind pilotage and radar navigation.

STANDARD EQUIPMENT INCLUDES

One « own ship » to four « own ships » and six target craft with quad - scale coastline generation.

OPTIONAL FACILITIES INCLUDE...

Instructor's Switchable Radar Display. - Exercise Recorder and Exercise Playback. - Fog Signals System. - V.H.F. R/T and Intercommunications. - Decca Navigator Simulation. - Echo Sounder. - M.F.D.F. - Omega. - Peripheral computer equipment for "off line" activities.

Redifon are also manufacturers of A.S.T.T. (Action Speed Tactical Trainers - 20 systems delivered). Fleetwork Trainers, Tactical, Gunnery and Air Traffic Control/Fighter Control Simulators.

NEPTUNUS

info marine

september 1977

25e jaargang nr 1

septembre 1977

25e année no 1

sommaire neptunus

inhoud neptunus

a la rédaction de neptunus	2
par le vice-amiral j.p.l. van dyck	
aan de redactie van neptunus	3
door vice-admiraal j.p.l. van dyck	
editorial	4
par le capitaine de frégate j.c. liénart	
editoriaal	5
door fregatkapitein j.c. liénart	
25 jaar neptunus... groeten en gelukwensen	6
25 ans neptunus... salutations et félicitations	
een kwart eeuw neptunus - door e. van haverbeke	8
ces héros d'après guerre - par p. van den bergh	11
toen neptunus nog jong was ... - door r. huilmand	14
la marina española - door e. van haverbeke	16
au bon vieux temps	25
par le lieutenant de vaisseau 1ère cl. p. benoïdt	
gent, zijn maritieme weg	28
door luitenant ter zee (r) h. lambrechts	
l'américa cup	42
par j.m. de decker de brandeken	
maritiem panorama - door h. rogie	46
postzegelnieuws - 25 jaar scheepvaart in postzegels	50
door eerste meester a. jacobus	
ankers los en goede vaart kwartiermeester goormachtig	53
door e. van haverbeke	
stroombank '77 - door p. van den bergh	55
la marine impériale allemande sur la côte belge (VIII)	57
par l'amiral de division (e.r.) l.f.r.e. petitjean	
woorden uit de zeemanskist... pierewaaien	65
door oppermeester j.-b. dreesen	
onze scheepswerven. de bulkcarrier «mineral samitri»	67

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info marine	69
info reserve	76

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift
Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke
Photos - Foto's
R. De Meersman



Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publiciteit, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende :
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van
Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration
Président - Voorzitter : J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys
Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse,
D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont,
A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van
Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Ver-
boven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Drye-
pondt, A. Schram, H. Rogie.



ETAT-MAJOR GENERAL

Le Chef d'Etat-Major
de la Force Navale

A la rédaction de Neptunus

Caserne Prince Baudouin
Place Dailly - BRUXELLES-3

Téléphones : (02)34.93.00 Ext. 720
(02)34.94.00

Neptune, le dieu romain de la Mer que l'on identifie souvent à Poséidon, son homologue grec, demeure un des personnages les plus populaires de la mythologie.

Lancer une Revue maritime portant ce nom prestigieux ne recelait pas seulement une promesse mais constituait au fond tout un programme. Je crois que vous avez droit à plus que notre simple estime pour avoir su traduire, pendant 25 années, ces intentions dans les faits. Je suis heureux d'avoir l'occasion de féliciter ici tous ceux qui ont, pendant le quart de siècle écoulé, su mener contre vents et marées ce périodique à bon port. Il s'agit là d'un tour de force quand on sait combien le marin dédaigne de laisser la barre pour prendre la plume. Vous avez témoigné d'une grande clairvoyance en ne vous isolant pas dans une information interne à la Force Navale et en ouvrant largement vos colonnes à toutes les nouvelles venues de Belgique et de l'étranger et qui intéressent l'ensemble du monde maritime. Il est donc tout naturel que Neptunus occupe actuellement une position enviable parmi nos Revues maritimes. Après 25 ans, votre Revue apporte encore chaque jour la preuve de sa vigueur. Aussi, suis-je convaincu que le vent sera favorable pour passer le cap des 50 ans.

J'adresse à toute la Rédaction, du mousse au Capitaine, un chaleureux "Bravo Zulu" d'argent.

J.P.L. VAN DYCK
Vice-Amiral
Aide de Camp du Roi
Chef d'Etat-Major de la Force Navale

KRIJGSMACHT



GENERALE STAF

De Stafchef van de Zeemacht.

Prins Boudewijnkazerne
Daillyplein - BRUSSEL 3

Telefoon : (02)34.93.00 Toestel 720
(02)34.94.00

Aan de redactie van Neptunus

Neptunus, de Romeinse god van de zee die meestal vereenzelvigd wordt met de Griekse god Poseidon, is een zeer populaire mytologische figuur.

Een maritiem tijdschrift met deze naam op zee brengen, hield niet enkel een belofte in maar tevens een heel programma. Dat u dit gedurende 25 jaar hebt weten waar te maken verdient meer dan onze waardering. Mijn oprechte gelukwensen gaan dan ook uit naar al diegenen die tijdens de voorbije kwarteeuw tegen wind en stormwaarschuwingen in, er telkens weer in geslaagd zijn het blad in een veilige haven te loodsen. Een bewonderenswaardige prestatie wanneer men weet hoe moeilijk het is om een zeeman, het stuurrad voor de pen te doen ruilen. Dat u in Neptunus niet enkel de Zeemacht-informatie heeft verslaan, maar ook uw kolommen hebt opengesteld voor al wat maritiem reilt en zeilt in binnen- en buitenland, getuigt van een visie die verder reikt dan de horizon. Het is dan ook niet verwonderlijk dat uw tijdschrift onder de Belgische Maritieme bladen een benijdenswaardige positie heeft ingenomen. Na 25 jaar getuigt Neptunus nog steeds van een sprankelende initiatief. Ik ben er dan ook van overtuigd dat de kaap van de 50 met gunstige wind zal gerond worden.

Voor de ganse redactie, van scheepsjongen tot kapitein, een hartelijke en zilveren "Bravo Zulu".

J.P.L. VAN DYCK
Vice-Admiraal
Vleugeladjutant van de Koning
Stafchef van de Zeemacht

EDITORIAL

Neptunus a 25 ans; un quart de siècle de l'histoire de notre Force Navale, dont Neptunus a été le témoin et le fidèle rapporteur, s'est écoulé sans que la paix dans nos eaux et autour de notre pays n'ait été perturbée. Que Dieu en soit loué et avec Lui notre Roi, nos hommes politiques, les sages conseillers et les chefs militaires qui par leur action et leur détermination ont permis le maintien de cette paix qui nous est si chère à tous !

La tâche que notre revue maritime Neptunus s'est efforcée de mener à bien, a été de démontrer la détermination profonde de notre Marine à protéger cette paix par une préparation continue et vigilante et à défendre notre pays, dans le cadre de nos alliances, et jusqu'au point souhaité par nos dirigeants.

Neptunus a rapporté dans ses colonnes les efforts consentis par les chefs et les marins pour améliorer l'outil de défense qui leur était confié par le Pays. Nous avons montré l'esprit patriotique qui règne dans les rangs de la Force Navale et son dévouement à toute épreuve.

Ce que les marins accomplissent sur mer loin des regards de la grande foule de nos concitoyens, Neptunus l'a décrit pour le rendre sensible à ceux qui restent à terre. Il l'a aussi décrit pour rendre plus compréhensible leur mission et faire apprécier les moyens dont ils doivent disposer pour que nos eaux restent libres de dangers et que nos navires marchands passent librement et soient protégés sur mer.

Neptunus a aussi cherché à démontrer que l'action d'une marine de guerre ne commence ni ne finit avec les hostilités mais qu'elle exige dès le temps de paix une attitude positive axée sur la défense des intérêts maritimes de la Nation, la défense du milieu marin, l'information objective au sujet des problèmes de la mer, la préparation des esprits qui doit permettre une meilleure compréhension et finalement un accord parfait entre la nation sur terre et sa continuation sur mer afin de lui garantir son besoin d'exister.

Notre pays a connu au cours de son histoire bien des revers : beaucoup ont eu pour cause une négligence de son potentiel maritime. «Aucun pays n'est petit s'il est bordé par la mer.» «La mer est la grande chaussée de Dieu qui unit les peuples» disent les Anglais «Les ports sont les poumons qui permettent à un pays de respirer»... Ces choses là les marins le savent, ceux qui œuvrent à terre l'oublient parfois, c'est aux marins à le révéler.

Et comme on ne s'improvise pas marin et que le devenir demande une sérieuse préparation, elle même tributaire de moyens, l'action d'une marine jeune et dynamique comme la nôtre qui a souffert des manques de traditions d'un d'infrastructure séculaire et de gens de mer traditionnels sachant ce qu'il en coûte de ne pas être préparés cette action est tout entière et profondément motivée par cette préparation.

Que l'on se rappelle que notre marine marchande fut une des premières à pâtir de la guerre sur mer, ayant perdu en pleine neutralité et avant même que notre pays ne se vît entraîner dans la seconde guerre mondiale par l'envahissement brutal de son territoire, des navires chargés de marchandises qui étaient vitales à l'économie de notre pays et des hommes pacifiques et innocents qui les montaient. Rappelons-nous qu'elle perdit, au cours de ce dernier conflit, 72 navires sur la petite centaine qui battaient notre pavillon tricolore; c'est le pourcentage de perte le plus lourd de tous les pays qui étaient alliés à la cause de la défense de cette indépendance, de ce mode de vie, de cette civilisation, que nous voulions avoir le droit de choisir nous-mêmes et de conserver.

Se penchant sur notre passé, Neptunus a aussi découvert et fait redécouvrir à nos gens les faits d'armes et les exploits de leurs aïeux et de leurs ancêtres sur mer, tentant par là de leur redonner fierté et assurance. Car il nous a semblé qu'il n'était pas bon de ressasser perpétuellement déboires et insuccès : cela n'engendre que découragement et abattement moral.

Au jour le jour Neptunus a montré la lente et patiente édification de notre Force Navale portant hommage au travail quotidien, à l'abnégation de tous ceux qui ont contribué et qui contribuent à la formation d'une marine valable pour ce pays qui est le nôtre, à leur ingéniosité aussi et à leur sens des réalités.

Bien sûr, la Marine comme toute chose jeune est en plein devenir; son évolution est constante et la Force Navale d'hier n'est pas celle d'aujourd'hui ni ne ressemble à celle qu'elle sera demain. Tradition maritime est tout à l'opposé de sclérose et de pétrification; les éléments des problèmes changent et les solutions diffèrent.

Le résultat n'est jamais tout à fait acquis mais avec l'esprit qui est né de la victoire et qui a été entretenu et développé parmi tous ceux qui ont servi notre Force Navale, marins de carrière dynamiques, réservistes pleins de courage patriotique, anciens dévoués à la cause qui fut la leur, la Force Navale ne peut qu'être meilleure, plus sûre, plus digne de notre grand pays. Neptunus s'en va encore conter son histoire, celle qui s'écrit tous les jours, dans l'accomplissement du labeur quotidien, pour un nouveau bord qu'il prend à l'occasion de cet anniversaire, afin d'être plus proche du marin et de mieux montrer ses problèmes, ses difficultés et les moyens qu'il a trouvés pour les résoudre, en espérant de la sorte ouvrir au lecteur, toujours plus grandes, les fenêtres qui donnent sur ce monde fascinant qui est celui de la mer, des navires, des marins.

Pour ce nouveau bord, Pare à virer... A Dieu vat !

Le Président,
CPF LIENART.

EDITORIAAL

NEPTUNUS bestaat 25 jaar.

Gedurende de voorbije karteeuw was NEPTUNUS de stille getuige en de trouwe verslaggever van de geschiedenis van onze Zeemacht. Geschiedenis die verliep zonder dat de vrede op onze kust noch in de ons omringende landen werd verstoord. We zijn er God dankbaar voor en met hem onze Koning, onze politici, de wijze raadgevers en de militaire chefs die door hun inzet de ons zo dierbare vrede hebben weten te vrijwaren.

De taak die ons maritiem tijdschrift heeft op zich genomen is getuige te zijn van de uitdrukkelijke wil van onze Marine om deze vrede te bestendigen door een constante voorbereiding en een nooit afnemende waakzaamheid binnen het kader van de door onze leiders gewenste bondgenootschappen. In haar kolommen heeft NEPTUNUS de inspanningen van zowel chefs als manschappen verslaan, die ertoe bijgedragen hebben de verdedigingsmiddelen ons door het land ter beschikking gesteld, te verbeteren. Wij hebben niet enkel de geest van patriotisme die in de rangen van de Zeemacht heerst onderstreept, maar tevens de uitzonderlijke toewijding die eenieder bezielt.

Wat onze zeelui op zee presteerden, onttrokken aan het oog van diegenen die op de dijk bleven staan, werd door NEPTUNUS verhaald. Het werd beschreven opdat het allen duidelijk zou zijn welke taak ze uitvoeren en tevens opdat de middelen waarover ze beschikken, nodig voor de bescherming van onze koopvaardischepen, door eenieder naar waarde zouden worden geschat.

NEPTUNUS heeft eveneens trachten aan te tonen dat de inzet van een oorlogsmarine niet begint, noch eindigt met de vijandelijkheden. Van in vreedstijd dient ze een positieve houding te ontwikkelen gericht op de verdediging van de maritieme belangen van de natie, de vrijwaring van het marinemilieue, de objectieve informatie over de zeevaartproblematiek en de voorbereiding van allen. Dit kan enkel een betere verstandhouding en uiteindelijk een perfecte harmonie tussen de natie aan land en haar verlengstuk op zee in de hand werken.

Ons land heeft in de loop van haar geschiedenis tegenslagen gekend. De oorzaak van vele was het verwaarlozen van het maritiem potentieel. Geen enkel land dat aan de zee grenst is klein. De zee is de grote weg van God die de volkeren verbindt, zeggen de Engelsen. De havens zijn de longen die een land toelaten te ademen... de zeelui weten dit. Diegenen die aan land werken vergeten het maar al te vaak. Het is aan de zeelui hen eraan te herinneren.

En vermits zeeman worden een ernstige voorbereiding vergt, wat ook afhankelijk is van de ter beschikking gestelde middelen, is de actie van een jonge en dynamische Marine, zoals de onze, die geleden heeft onder het ontbreken van een traditie, van een gevestigde infrastructuur en van ervaren

zeelui, volledig gemotiveerd door deze voorbereiding.

Men mag niet vergeten dat onze koopvaardijvloot één der eerste was om de oorlog ter zee te ondergaan. Men herinnere zich het verlies van schepen, geladen met voor onze economie onontbeerlijke goederen, en dit in volle neutraliteit en alvorens ons land overrompeld werd door een brutale indringer.

Gedurende het laatste conflict verloor onze koopvaardij niet minder dan 72 schepen op het kleine hondertal dat onder onze driekleur voer. Dit is de zwaarste tol, percentsgewijs uitgedrukt, door één van de geallieerden betaald voor de verdediging van de onafhankelijkheid, de levenswijze en beschaving, die we vrijwillig gekozen hadden en die we wensten te bewaren.

Zich over ons verleden buigend, heeft NEPTUNUS de wapenfeiten van onze voorgangers en voorvaderen verhaald. Door hun voorbeeld te belichten werd betracht ons fierheid en zelfzekerheid bij te brengen. Het leek ons weinig geschikt steeds weer de nadruk te leggen op nederlagen en verliezen. Dit geeft enkel aanleiding tot ontmoediging en morele ontwapening.

Dag na dag heeft NEPTUNUS de gestadige opbouw van onze Zeemacht gevolgd. Zo werd hulde gebracht aan allen in de uitvoering van hun dagtaak, aan de zelfverloochening van diegenen die bijdragen of bijgedragen hebben aan de opbouw van een Marine, ons land waardig, aan hun vindingrijkheid en ook aan hun realiteitszin.

Iedere jonge marine is, per definitie in volle ootplooiing. Haar evolutie verloopt gestadig en de Zeemacht van gisteren is noch deze van vandaag, noch deze van morgen. Maritieme traditie is het tegengestelde van behoudsgezindheid of verkalking. De gegevens voor de problemen veranderen en zo ook de oplossingen. Een resultaat is nooit verworven. De uit de overwinning geboren geest, onderhouden en ontwikkeld bij al diegenen die in onze Zeemacht hebben gediend, weze het de dynamische beroepslui, de vaderlandslievende reservisten of de oudgedienden overtuigd van hun zaak, heeft ertoe bijgedragen dat de Zeemacht beter, betrouwbaarder, ons land waardiger geworden is.

NEPTUNUS zal de geschiedenis van onze Marine blijven verslaan. Zowel de dagelijkse feiten als de resultaten van de nieuwe koers, ingeslagen ter gelegenheid van deze verjaardag, zullen belicht worden. Zo wil NEPTUNUS dichter staan bij de zeeman om beter de gestelde problemen, moeilijkheden als gevonden oplossingen te onderstrepen. Zo wil men het gezichtsveld van de lezer op de fascinerende wereld van de zee, de scheepvaart en de zeelui verruimen.

Klaar om de steven te wenden... Wendt !!!

De Voorzitter,
CPF. LIENART.

25 jaar Neptunus... Groeten en gelukwensen.

25 ans Neptunus... Salutations et félicitations.



VOX

Faire comprendre et apprécier la Force Navale, voilà la tâche que remplit depuis bientôt vingt-cinq ans la revue Neptunus.

La Rédaction de l'hebdomadaire militaire «Vox» tient à témoigner toute sa sympathie et ses chaleureuses félicitations à tout ceux qui ont œuvré pendant tant d'années pour que cette prestigieuse publication puisse poursuivre le but important qu'elle s'est assigné.

Depuis sa fondation la Force Navale s'est développée jusqu'à devenir une force efficace, d'une haute technicité, dont la valeur est unanimement reconnue, tant sur le plan national que sur le plan International. Cette réputation enviable, la Force Navale la doit en partie à Neptunus qui n'a pas cessé pendant un quart de siècle de porter dans tous les millieux, la bonne parole des choses de la mer.

Que cet anniversaire coïncide avec l'aboutissement du programme des escorteurs est sans doute la plus belle récompense que pouvait attendre l'équipe de Neptunus.



REVUE VAN DE RIJKSWACHT

Vriendschappelijke groeten aan "NEPTUNUS" ter gelegenheid van deze gedenkwaardige verjaardag vanwege de REVUE VAN DE RIJKSWACHT.

Wij wensen aan de dynamische redactieploeg nog wind in de zeilen en een goede vaart voor de volgende 25 jaar!

Vanwege de Revue van de Rijkswacht
Majoor VANDEN BROECK
Hoofdredacteur



FORUM FORCE TERRESTRE

Chaque livraison de "Neptunus" nous apporte l'air du large et réveille l'âme du navigateur au fond de nous.

Voilà vingt-cinq ans que "Neptunus" affronte les et les embruns de l'édition. C'est une prouesse lorsqu'on sait les difficultés que cela représente à notre époque. Mais "Neptunus" ne se contente pas de résister : contre vents et marées, sa qualité n'a fait que croître.

C'est en effet un plaisir rare, que connaissent et l'esprit et les mains de feuilleter une revue dont le "contenant" est digne du "contenu".

Nous souhaitons longue vie à "Neptunus". Nous lui fixons rendez-vous au prochain jubilé...

H. De Meulenaere
Rédacteur en Chef



INFORMAR

«De Zeemacht, o.m. het tijdschrift NEPTUNUS, en het Nationaal Centrum voor Maritieme Informatie (INFORMAR) hebben tijdens de voorbije jaren dikwijls samen gewerkt om schot trachten te brengen in de public-relations ten gunste van de scheepvaart. NEPTUNUS heeft ook regelmatig artikels gepubliceerd over de koopvaardij en over de carrières die ze te bieden heeft aan onze jeugd.

Het is dan ook met veel genoegen dat ik, ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van NEPTUNUS, aan de staf die dit mooi tijdschrift realiseert, mijn oprechte dank betuig en mijn beste gelukwensen voor een succesvolle toekomst aanbied».



WINGS- PRO AVIA

La direction de Wings- Pro Avia présente ses très sincères félicitations à la rédaction de NEPTUNUS à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de la revue. Elle forme des vœux pour les articles intéressants qu'elle contient, continuent longtemps encore à passionner ses nombreux lecteurs.

Il est indéniable que la Force Navale dispose d'une revue prestige dont elle peut être fière et dont chacun se plaît à reconnaître la qualité.

La rédaction de Wings- Pro Avia

MARITIEM TIJDSCHRIFT "SIRENE"

Een kwarteeuw bestaan als maritiem tijdschrift in een land dat heet geen belangstelling voor maritieme zaken te hebben is een prestatie.

Dat die belangstelling er ondanks de klassiek geworden bewering wél is, moge blijken uit het voortbestaan van onze beide publicaties.

Zoals wij geeft NEPTUNUS de vele facetten van het Belgische en buitenlandse scheepvaartgebeuren een "gezicht", wekt er belangstelling en begrip voor; bij NEPTUNUS komt daar nog bij de verdienste een heilzaam bindmiddel te zijn tussen de huidige en de gewezen leden van onze Zeemacht.

Een tijdschrift als het Uwe in leven houden is héél wat! Moge het U minstens nog 25 jaar gelukken.

REVISTA GENERAL DE MARINA

Con motivo de las bodas de plata de la prestigiosa revista marítima belga "NEPTUNUS", esta vieja publicación española, que celebra ahora mismo su primer centenario, desea expresarle su fraterna felicitación y su deseo de largos y muy venturosos rumbos.

Los hombres del mar integran de hecho una cofradía universal. Las revistas a ellos consagradas son, pues, vehículos de comprensión, camaradería y concordia. En esa línea deseamos ver siempre a nuestra colega belga "NEPTUNUS". Para ella y para cuantos la gobiernan. Feliz viaje!

Amancio Landin Carrasco.

Director de la "Revista General de marina".

MARINE

Je reçois toujours NEPTUNUS avec un vif plaisir. En effet, c'est grâce aux informations de cette revue que je peux tenir les membres de notre association au courant des activités de la Force Navale Belge et de ses réserves, et je la remercie de m'avoir autorisé à diverses reprises à reproduire in-extenso certaines de ses informations.

Félicitations aussi pour ses articles historiques ou de culture maritime qui sont d'une haute tenue et d'un grand intérêt.

Longue vie à NEPTUNUS et meilleurs vœux à toute son équipe de rédaction.

Le Contre-Amiral (2e Section) R. FREMY
Directeur de la revue "MARINE"

organe de liaison de l'Association centrale
des officiers de réserve de l'Armée de Mer

NAVY NEWS

In a year of celebrations in Britain to mark the Silver Jubilee of Her Majesty the Queen, it is a pleasure to greet a Navy magazine which is now entering its 25th year of publication.

Navy News, newspaper of the Royal Navy, cannot claim quite as long an existence as its Belgian counterpart, but it is a close-run race. We started life in June 1954, so our publication and yours have covered naval events over virtually the same period. Internal magazines and newspapers have become an important part of the communications system of the Armed Forces in many NATO countries, and long may this continue.

From the newspaper of the Royal Navy across the narrow seas, congratulations... and best wishes for the next 25 years.

R. J. TUCKER
Editor

ALLE HENS / MARINENIEUWS

Van harte gefeliciteerd met Uw Zilveren-Jubileum van het zo zeer verzorgde informatieblad voor de Belgische Zeemacht, "NEPTUNUS".

Het is altijd met groot genoegen, bij ontvangst van Uw blad, kennis te nemen met de inhoud daarvan. Moge wij U ook voor de komende jaren een "vruchtbare pen" toewensen.

P. Steenmeijer / W. J. J. Geneste.
Redactie Alle Hens/Marinenieuws
Koninklijke marine

NAVO KRONIEK

De hoofdredacteur van de NAVO Kroniek zendt zijn hartelijke gelukwensen aan Neptunus ter gelegenheid van het 25 jarig jubileum van dit maritiem tijdschrift.

Peter A. Jenner
Editor, NAVO Review.



Een kwart eeuw Neptunus

door E. A. VAN HAVERBEKE

Het eerste nummer van "Neptunus" verscheen op 11 januari 1952, als "huisorgaan"-scheepsblad klinkt toch mooier - van de G. LECOINTE. Het was een bescheiden stencilblaadje in quarto-formaat, 17 bladzijden groot, verkoopprijs 2.-Fr. en een initiatief van Aspirant VAN PAEPEGHEM. Reeds vanaf het tweede nummer werd de verkoopprijs met 50% verhoogd, inderdaad het kostte toen al 3.-F., maar werd tevens het blad van de Escorten Mijnenveegflottielje. Commodore Georges TIMMERMANS verleende er zijn morele, maar ook daadwerkelijke steun aan. Hij schonk in dit jaar liefst 2.000.-F aan «Neptunus» om het verder uit te breiden.



Eerste jaargang Neptunus

De grote doorbraak kwam vanaf het 3de nummer, in mei 1952 werd "Neptunus" gepubliceerd op formaat 26 X 37, was 8 bladzijden groot en goed geïllustreerd. Het werd toen gedrukt bij de drukkerij Unitas, Van Iseghemlaan 40 te Oostende.

Het redactiecomité was samengesteld uit: Luitenant ter Zee 1eKlas P. VAN SCHOONBEEK; Vaandrig ter Zee HUTEREAU; Aspirant VAN PAEPEGHEM; Luitenant ter Zee (D) MALAISE, terwijl de redactie-secretaris Matroos Raymond HUILMAND, huidige hoofdredacteur van het weekblad "De Zeewacht" was.

Wat de periodiciteit betreft, kunnen we op de eerste nummers lezen dat het maandelijks verschijnt, op het nummer 9 lezen we echter "Verschijnt als het kan"... niet zo slecht gevonden en ook vandaag nog min of meer toepasselijk op "Neptunus", met deze nuance dat wij nu zouden moeten schrijven: "Verschijnt als de drukker het kan".

In 1953 verscheen onder impuls van Fregatkapitein (D) V. VAN LAETHEM het tijdschrift "Bemanning", kostprijs 50.-Fr. per jaar, met een oplage van 500 nummers, waarvan 450 abonnementen.

Reeds vanaf het 3de nummer werd besloten samen te gaan met "Neptunus" om zodoende een tijdschrift voor geheel de Zeemacht te maken, wat dan ook gebeurde. Het werd gedrukt op de persen van «Grafica» Grauwwerkersstraat 16 te Brugge. Vaandrig (D) F. LAUWEREINS, toenmalig Adjunkt-Directeur der Studies bij het Opleidingscentrum van de Zeemacht, werd de man die voor alles en nog wat instond.

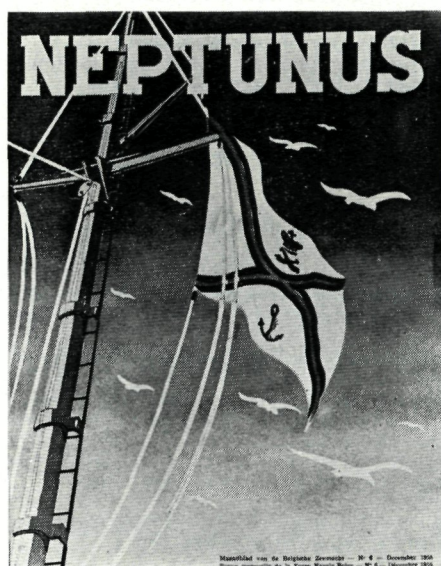


De eerste formaatwijziging

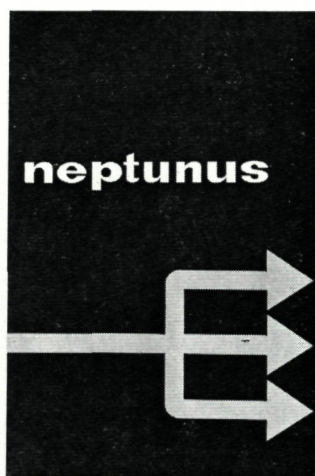
In het jaar 1955 (Kerstnummer) kreeg "Neptunus" een nieuwe kaft, het formaat bleef echter ongewijzigd, de abonnementsprijs werd wel lichtjes aangepast en op 60.-Fr. per jaar gebracht.

In het jaar 1958 had men waarschijnlijk een goedkopere drukker gevonden, vanaf het derde nummer

zien we dat Drukkerij L. en F. VAN HULLE, Lange-
straat te Brugge, "Neptunus" drukt. Met de druk-
ker werd ook de abonnementsprijs met 5,-Fr. aan-
gepast, wat de prijs nu op 65,-Fr. per jaar bracht.
De laatste Brugse drukker die "Neptunus" mocht
drukken was Drukkerij GOEGBEUR, Wulfhage-
straat 39 te Brugge, hij kreeg de aanbesteding vanaf
het nummer 7, jaargang 1961.



In het nummer 11, jaargang 1963, kondigde Fregat-
kapitein (D) VAN LAETHEM, onder de titel "AVE
NEPTUNUS MORITURI TE SALUTANT" de nieuwe
vorm, beheer en redactie van "Neptunus" aan,
hij bracht er tevens een verdiende hulde aan
Vaandrig ter Zee (D) LAUWEREINS, die man die ja-
renlang had ingestaan voor dit Zeemachtstijdschrift.
In dit afscheidswoord vermeldde hij eveneens dat
het beheer van "Neptunus" zou toevertrouwd
worden aan een "vereniging zonder Winstoogmerk".



Het eerste nummer van de vernieuwde ploeg

Deze "v.z.w." werd opgericht op 7 oktober 1963 en
de raad van beheer was als volgt samengesteld:

Fregatkapitein (D) Ch. Béatse; Majoor Freys; Ka-
pitein De Baere; Korvetkapitein J.-Cl. Liénart;
Luitenant ter Zee De Visscher; Luitenant ter Zee
H. Stradiot; Dhr J. Haumont; Luitenant ter Zee
Gorts; Eerste Meester R. D'Hondt Eerste Meester
Verhulst en J. Backx.

Het nummer 1 van de jaargang 1964, eerste nummer
onder een vernieuwd beheer, werd een echte
omwenteling. Onder impuls en op uitdrukkelijk
verzoek van Commadore L. Petitjean, werd «NEPTU-
NUS» een volwaardig tijdschrift, de spreekbuis
voor de Zeemacht.

De voorzitter van de v.z.w. was Kapitein ter Zee
Ch. Béatse, tevens verantwoordelijk uitgever, de
ondervoorzitter J. Delforge, terwijl Majoor Freys
secretaris was. De redactie was samengesteld uit
CPC .. Pajot, hoofdredakteur; Luitenant ter Zee W.
Schuermans; CPC J.C. Liénart, Luitenant ter Zee
R. Lambinet en Luitenant ter Zee J. Vandeborne,
terwijl 1MR L. Decoster voor een vooruitstrevende
lay-out zorgde. Abonnementsprijs werd 120,-Fr. en
Neptunus werd gedrukt bij Drukkerij "De Vuurtoren"
Voorhavenlaan 37 te Oostende.

Vanaf jaargang 1965 kwam Luitenant ter Zee 1e Klas
(D) R. Prigneaux, Neptunus als hoofdredakteur ver-
sterken, functie die hij van CPC Pajot overnam.
In 1967 vanaf nummer 4 nam Fregatkapitein J.C.
Liénart de directie over van Kapitein ter Zee Ch.
Béatse die op rust ging maar verder de publiciteit
als Directeur bleef beheren. 1MC De Coster verliet
Neptunus met het nummer 5 jaargang 1968 en
werd opgevolgd door 1MC E. Van Haverbeke. Het
jaarabonnement werd in 1968 op 150,-Fr. gebracht
Vanaf nummer 2 van jaargang 1969, het laatste
nummer dat verscheen onder de bekwame leiding
van 1LV. R. Prigneaux, werd hij opgevolgd door
1MC. E. Van Haverbeke.



In 1970 werd naar een ruimer formaat uitgekeken

Met het nummer 1 van jaargang 1970, werd het
formaat van "Neptunus" aangepast en tevens de
abonnementsprijs op 200,-Fr. gebracht. Onder de
enthousiaste leiding van Fregatkapitein J.C. Liénart
werd het een prestigetijdschrift, waar de Zeemacht
fier mocht op zijn. De stijgende druk-en papier-
kosten maakten het echter noodzakelijk naar een
rationeler formaat uit te kijken, wat dan ook ge-
beurde met het nummer 1 jaargang 1974, zonder
afbraak te doen aan de inhoud.



Het ondervoorzitterschap van de v.z.w. Neptunus wordt uitgeoefend door Fregatkapitein V. Segaert en Luitenant ter Zee 1ste Klas R. Van Ransbeek. Sinds de laatste Statutaire Vergadering van de v.z.w. Neptunus (17 juni 1977) is de raad van beheer als volgt samengesteld :

voorzitter : CPF J.Cl. Liénart

vice-voorzitters : CPF V. Segaert

1LV R. Van Ransbeek.

Secretaris : Kolonel Freys Ch.

Penningmeester : 1LZ J.P. Falise

Directeur voor de publiciteit : CPV o.r. Ch. Béatse

Hoofdredakteur : E. Van Haverbeke

Abonnementendienst : G. Gouwy.

De raad van beheer is verder samengesteld uit : Commodore D. Geluyckens ; Kapitein ter Zee SBH. ir. E. Poulet ; Fregatkapitein F. Dumont ; Fregatkapitein M. Verboven ; Korvetkapitein Lambinet ; Korvetkapitein (r) H. Rogie ; Luitenant ter Zee 1ste Klas Van den Driessche ; Opperreester J.-B. Dreesen ; Opperreester A. Schram ; Eerste Meester Chef A. Drypondt en Eerste Meester Chef J. Arys.

Onder de in België verschijnende maritieme tijdschriften bekleedt "Neptunus" zeker geen slechte plaats, zonder vooringenomen te zijn kunnen wij zelf schrijven dat wij van alle tijdschriften de grootste oplage hebben en dat wij er bovendien in slagen om zonder staatssteun noch andere steun de jaarlijkse balans met een batig-het weze bescheiden saldo af te sluiten.

Een van onze problemen is dat "Neptunus" niet per kalenderjaar verschijnt, maar iedere jaargang pas aanvangt in juli. Dit schept problemen voor de abonnementendienst en soms ook voor onze lezers. Eerlijkshalve moeten wij bekennen dat we voor dit probleem geen pasklare oplossing hebben. Verder dient er op gewezen dat "Neptunus" een tweemaandelijks tijdschrift is, waarvan de opmaak reeds een maand tijd vraagt, m.a.w., wij hebben het bijzonder moeilijk om aktueel te zijn.

Wij zijn er echter van overtuigd dat alle minder belangrijke zaken een oplossing zullen krijgen in de komende 25 jaar.



In 1974 naar een rationeler formaat

In de loop van de voorbije 25 jaar is "Neptunus" liefst zes maal van formaat veranderd. De aanleiding daarvoor was telkens de lezers iets beter te bieden, alhoewel geen enkele verzamelaar of bibliofiel nu bepaald gelukkig kan zijn met deze formaatwijzigingen.

Gedurende de laatste 15 jaren werden alle drukplaten vervaardigd door fotogravure Van Uffelen te Gent, terwijl 1MC R. Meersman instond voor de talrijke foto's. De abonnementendienst werd op efficiënte manier bijgehouden door Dhr G. Gouwy, terwijl de centen van Neptunus op een zuinige manier werden beheerd door 1LV (D) Falise, die enkele jaren terug Kolonel (e.r.) Freys opvolgde, deze laatste oefent echter nog steeds de funktie van sekretaris uit.

«CES HEROS D'APRES GUERRE»

Par P. VAN DEN BERGH

Photo's : Yvon THIRIONET

Les deux guerres mondiales sont entrées dans l'histoire et cependant, il est des hommes qui chaque jour encore risquent leur vie pour nous défendre des vestiges de ces années éprouvantes. «Risquer sa vie», l'expression n'est pas exagérée, si l'on se remémore le tragique accident qui le dix juin 1969, à Oostduinkerke, coûta la vie à sept officiers de la Force Navale. Qui sont ces hommes ? Que dire à propos du métier qu'ils exercent ?



Le Lieutenant de Vaisseau de 1ère Cl. Liekens, Commandant du G.P.D.

«PORT PARTY, HIER; NAVCLEARMIN, AUJOURD'HUI»

Le groupe des plongeurs démineurs de la Force Navale est issu de la concentration de trois services qui furent créés à la fin de la seconde guerre mondiale au sein de la Force Navale de l'époque.

Dès 1946, une équipe de démineurs, qui porta le nom de «Port Party» a vu le jour. Elle avait pour mission essentielle d'enlever et de détruire tous les engins explosifs qui se trouvaient encore à l'entrée du port de Zeebrugge. Certains se souviendront du MFI 193 qui était affecté à cette mission et de la pénible corvée de la «BUNKER». Au même moment, fut créé un service «Wrack Disposal». Au sein de ce second service, les deux bâtiments de pilotage, Bootsman Jonsen, avaient

pour mission d'enlever les épaves échouées le long de notre côte. Quelques noms célèbres... les épaves «PHOSCOLO», «ELETERIA», «EMPIRE BLESSING»... Par la suite, ce travail fut confié à une société privée.

En 1947, un troisième service fut mis sur pied. Il portait le nom de «Katy Mine Party», et avait pour mission l'enlèvement des mines anti-invasion sous-marine. Quelque 711 engins furent neutralisés. Un chiffre éloquent !

Le 30 juin 1949, le «Wrack Disposal» et le «Katy Mine Party» terminaient leur travail. Peu à peu, le service «Port Party» a été renforcé, son champ d'intervention s'est étendu à toute la zone du littoral, aussi bien pour la partie sous-marine que pour les villes et les communes de la côte.

C'est en 1958, que débaptisé, le «Port Party» fut surnommé «Navclearmin». Il est divisé en trois équipes : une équipe opérationnelle de plongeurs, une équipe de démineurs qui est spécialisée dans la neutralisation d'engins explosifs pour les villes et communes du littoral, et une équipe d'instruction qui assure la formation des plongeurs démineurs.

Depuis 1951, un total de plus de 750.000 kg d'explosifs a été traité. En 1975, on enregistrait quelque 501 missions, ce qui représente la manipulation de 17.054 kg d'explosifs. Ces quelques chiffres témoignent à suffisance de l'importance des activités du Groupe des Plongeurs Démineurs de la Force Navale, dirigé par le Lieutenant de Vaisseau Première Classe Liekens.

La septantaine d'hommes qui forment l'équipe (44 plongeurs démineurs à terre et environ 32 à bord) réalise plusieurs types de missions. Embarqués par groupes de six à bord des unités chargées du dragage et de la chasse aux mines, les plongeurs sont responsables de toute mission de déminage.

Basés à terre, ils sont notamment tenus de mener à bien des opérations aussi diverses que le «nettoyage» des zones portuaires, l'aide à d'éventuels navires en difficulté (câbles encastrés dans les hélices...), le déminage d'explosifs terrestres, la recherche sous-marine en collaboration avec la



L'équipe du «Katy Mine Party» en 1949

gendarmerie, l'aide aux opérations de déminage de la Force Terrestre, l'assistance aux services judiciaires, la formation de plongeurs démineurs pour les trois forces et le sauvetage en mer.

Depuis 1976, «Navclearmin» se charge également de la neutralisation d'engins explosifs dits improvisés (colis pièges, etc...) Signe de notre temps, ce dernier type de mission pour lequel la Force Navale est très bien outillée comporte pas mal de risques et témoigne de la vocation de véritable service public du G.P.D.

LE PLONGEUR DEMINEUR, UN THEORICIEN, UN SPORTIF ET UN ARTISAN

La formation d'un démineur est assez longue, d'environ un an, elle passe obligatoirement par celle de plongeur, qui est, elle d'une durée de trois mois. Chaque année enfin et à tour de rôle, les plongeurs

effectuent un stage à Toulon en compagnie de leurs collègues de la marine française.

C'est de plus un métier qui nécessite un recyclage constant, le plus souvent, des séminaires à l'étranger.

Mais si l'écolage vous familiarise avec les différents types de mines (des mines à contacts aux mines munies d'un compteur de navire en passant par les mines acoustiques ou magnétiques), de méthodes (par exemple, le choix des signatures magnétiques); si on y apprend à manier les explosifs en tous genres, à accomplir les missions les plus diverses en mer et sur terre, rien ne vaut cependant une longue expérience pratique. «C'est en déminant que l'on devient démineur!» Cette maxime bien connue s'applique particulièrement à ce métier. «Démineur...? C'est un métier qui s'apprend sur le terrain.»



Le 1MC D'HONDT, 25 ans de service



Le détonateur encore intacte... un risque



La découverte d'un mortier de 9 Kg. datant de 1940-45



Un stock «explosif» au 21ème plan une bombe Allemande recouverte d'asphalt

A l'école, les engins sont propres et nets mais la réalité quotidienne est toute différente. La découverte d'engins rouillés déformés, parfois recouverts de matériaux de protection (les Allemands employant l'asphalt), enfouis dans : des conditions sans cesse différentes «les asperges Rommel» : engins de débarquement recouverts de moules et d'algues). Tous ces éléments vous forcent à (ajuster le tir». On citera encore le cas des allumeurs à pression qui, si ils nécessitaient au départ une force de déclenchement de 225 kg, peuvent, suite à leur dégradation entraîner une explosion à des niveaux de force tout à fait fantaisistes. On s'en rend compte, c'est un métier qui appelle une dextérité d'artisan.

UN TRAVAIL QUOTIDIEN D'EQUIPE

On peut s'interroger, trente ans après. Que peut-on encore trouver dans les fonds marins ou dans la terre ? Il est difficile de réaliser une estimation des explosifs qu'il resterait encore à neutraliser. Mais si actuellement, les passes navigables sont entièrement dégagées il arrive encore très fréquemment que des pêcheurs qui naviguent dans des endroits plus retirés rapportent dans leurs filets de ces gros poissons non comestibles, ou encore que suite au déplacement de bancs de sable des engins jusqu'alors enfouis se dégagent et apparaissent aux navires. Sur terre, on constate que la plupart des engins découverts quotidiennement, plus précisément du côté de Nieupoort et de Westende et qui datent des deux guerres mondiales, sont plus fréquemment anglais, américains ou français qu'allemands.

L'établissement d'un front en est bien sûr l'explication.

Le jeudi 23 juin 1977, un paysan de Snaaskerke, petit localité située à une douzaine de kilomètre d'Ostende, découvre en retournant son champ un mortier intact de 9 kg datant de la seconde guerre mondiale.

La gendarmerie prévenue, alerte le G.P.D. (groupes des plongeurs démineurs) qui dépêche une équipe sur place. L'explosif une fois déterrée est conduit dans un bunker situé près de la base d'Ostende. Lorsque le stock ainsi entreposé atteint un certains tonnage le tout est transporté à Westrozebeke pour y être détruit par les services de la Force Terrestre. Cependant si la taille de l'engin ne permet pas son transport, on le détruit sur place (ce qui pose de nombreux problèmes près d'un centre urbain lorsque l'on sait qu'une bombe de 250 kg. en explosant creuse un cratère de quelque 7 m de diamètre). Si par contre, bien que de taille importante, l'explosif peut-être transporté il sera détruit en mer.

«Un travail de routine», nous déclare un des passagers du dangereux convoi. Mais immédiatement, il ajoute : «Quand la peur vous gagne il faut arrêter ce métier. On ne peut pas se permettre de prendre de risque, car le déminage est avant tout un travail d'équipe. Il faut assurer les copains de votre confiance et réciproquement».

On comprend l'ambiance particulièrement amicale qui règne parmi le groupe des plongeurs démineurs qui dans la discrétion réalise un sacré travail et joue un rôle essentiel dans notre système de défense tout en vous déclarant : «Nous ne sommes pas des héros».



Toen "Neptunus,, nog jong was...

door Ray HUILMAND

Matroos-milicien Ray Huilmand (lichting 1951) was al vijf jaar journalist toen hij, ietwat overjaars door herhaald dienstuitsiel, voor 24 maanden de Generaal Mahieukazerne te Oostende binnenstapte. Bij de gratie van de toenmalige minister van landsverdediging heeft de lichting '51 uiteindelijk toch «slechts» 21 maanden moeten kloppen. Maar voor matroos Huilmand was dat ruim voldoende om het bloed te laten kruipen waar het niet gaan kon: hij werd de eerste redakteur van «Neptunus».

Je moet je even zo'n jong journalist voorstellen die, na zijn militaire opleiding, gedropt werd bij de D.R.O. (personeelsdienst van de Zeemacht) waar luitenant Vandenberghe in die dagen met zachte hand de skepter zwaaide. Dag na dag zat ik er wezenloos gebogen over indrukwekkende fichenbakken die ik volgens de nadrukkelijke richtlijnen van de luitenant erg zorgvuldig moest bijhouden: van mij hing het immers af of de minister op elk ogenblik van de dag of de nacht zou kunnen weten waar zijn manschappen te land of ter zee wereldwijd te vinden waren. Dat is geen sinecure in een strijdmacht waar de manschappen om de haverklap van eenheid tot eenheid vlinderen. Ik moest er ook «Het effectief» bijhouden: een enorm prikgeval aan de wand met kleurtjes en vlaggetjes. Speciale opdracht: iedere dag diende het effectief ten behoeve van de Staf en die eeuwig geïnteresseerde minister van Landsverdediging nauwgelet geteld en wee mijn schamel matrozenhoofd indien er op dat effectief ooit een halve man zou zijn weggemoffeld. Een halve man te veel mocht evenmin en men kan zich voorstellen welke nachtmerries dit moest bezorgen aan een jongeman die wel schrijven maar niet tellen kon.

Mijn kapitein moet dan ook bijwijlen een sterk vermoeden hebben gehad dat ik er een slag in sloeg en dat onze gemeenschappelijke minister van Landsverdediging van dag tot dag een steeds minder korrekte telling van zijn Zeemacht kreeg voorgelegd.

Luitenant Vandenberghe was een goed en wijs man: hij heeft mij nooit tot bekentenissen laten overgaan maar misschien moet toch daar de reden gezocht worden waarom ik later, bij het afzwaaien, op mijn militair boekje niet de vermelding «Voorbeeldig» maar «Zeer goed gedrag» heb meegekregen. De luitenant was vooral een wijs man: na zowat drie maanden werd op onze bloedeigen personeelsdienst een wandfiche verschoven, terwijl in de orders verscheen dat matroos Huilmand naar de Opvoedingsdienst werd gemuteerd.

Van die heuglijke dag af leken mij de vierentwintig maanden bij de Zeemacht niet langer een wanhopige beproeving. In dienst van het Vaderland kon ik nu de cultuur van onze blauwe kraagjes helpen bijschaven: bibliotheek bijhouden, ontspanningsavonden helpen organiseren en de konferentiezaal

uitdweilen, onder het waakzaam oog van eerste-matroos Willy Bosschem die zo'n fidele kerel was dat hij bijwijlen stiekem een handje toestak, wat hij eigenlijk volgens zijn graad niet mocht doen. Hij werd er zelfs één keer voor ip de boek gezet maar toen hebben wij voor hem de karweitjes helpen opknappen. Uit die tijd dateren ook Bosschem's allereerste karikaturen en andere tekeningen die ik in «De Zeewacht» liet verschijnen. Men heeft me later altijd verteld dat kursaalsboss De Ramée die

Matroos milicien Huilmand, wie herkent hem nog ?



tekeningen zo leuk en zo artistiek vond dat hij Willy Bosschem spontaan aansprak om decorateur te worden in zijn casino. En van decorateur naar public-relations van dat kursaal was maar een heel klein stapje.

Kapitein Malaise was onze opvoedingsofficier. Een korrekt en zachtmoedig man die achting had voor zijn matrozen. Als ik tussendoor al eens een stuk voor mijn krant aan het typen was, kwam hij over mijn schouders kijken, glimlachte minzaam en zei toen: «Als je klaar bent, matroos Huilmand, wil je dan even dit briefje voor mij kloppen?...».



De huidige «versie» van R. Huilmand
de glimlach is gebleven... het haar niet !

De kapitein moet het ergens ook als een winstpunt voor zijn Opvoedingsdienst aangezien hebben dat hij nu een heuse journalist onder zijn manschappen telde want op zekere dag kwam hij af met het voorstel om een Zeemacht-blad uit te geven. Zijn voorstel was bij de Staf in goede aarde gevallen, hij kreeg er zelfs een klein budget voor los en aangezien de Zeemacht niet over een eigen drukkerij beschikte zou het blad van de pers komen in de drukkerij waar ik toevallig nog wekelijks een ferm stuk «Zeewacht» pleegde. Het blad werd «Neptunus» gedoopt: hoe kon het ook anders? En ik word de eerste redakteur, wat me tenslotte een levenslang ere-ahonnement op het blad heeft opgeleverd, Dank je wel, goeie ouwe Neptunus...

Ik zou geen krantenman geweest zijn indien ik er niet van meetaf aan op aanstuurde er een echte

matrozenkrant van te maken. In mijn verbeelding zag ik het al: informaties over al wat aan hoger en lager wal in de Zeemacht roerde en draaide, reportages over onze bases en onze varende eenheden, serieuze voorlichting over heden en verleden van het Wapen, stoere verhalen over de maneuvres op zee en de expedities op verre wereldzeeën, nieuws over de voortdurende mutaties van manschappen en officieren, leuke lektuur voor de vrije momenten, olijke babbels uit de kantine en uit de matrozenkamers... Nou ja, een echt levend krantje dat in de kazerne en op het schip letterlijk zou worden verslonden.

Er was wel wat verschil tussen (journalistieke) droom en werkelijkheid. Het wat al te voortvarend krantenmannetje-in-uniform kon moeilijk optornen tegen de voorzichtige schroom van onze opvoedingsofficier en tegen de minder journalistieke opvattingen bij de Staf van toen. Mijn ideetjes schenen niet zo best te passen bij het imago van de Zeemacht en om het echt als krantje te doen inslaan zou het wekelijks moeten verschijnen en daarvoor kon het geld weer niet gevonden worden. Wekenlang hebben we daarover gepalaberd in het kleine bureau van kapitein Malaise, op vergaderingen met dik gestreepte staf-officieren, tussen pot en pint met de joviale kapiteins in de gezellige bars van onze algerines. In de tijd ben ik bijna aan de drank geraakt en alleen het gezag van mijn kapitein heeft mij wellicht voor erger behoed. Uiteindelijk werd het een kompromis: de eerste nummers van «Neptunus» zouden, althans naar de vorm, als krantje verschijnen en dan zou men wel zien wat het verder werd.

Het krantje «Neptunus» heeft het precies tot aan mijn afzwaaien volgehouden. Toen ik, na de overstromingsramp in februari 1953, drie maanden vroeger dan voorzien weer burger mocht worden, leek het dat ook «Neptunus» kopje onder zou gaan. Maar de jonge Zeemacht-telg bleek van een taai ras te zijn en een tijdje nadien kreeg ik waarempel een gloednieuwe «Neptunus» toegestuurd: een biezonder deftig, glanzend, handig en rijk geïllustreerd magazine met oerdegelijke artikels en met heel weinig krantenpraat. Ik stond ervan te kijken...

Maar toch heb ik nog wel eens met enige weemoed gebladerd in die eerste Neptunus-krantjes van welker die mij de blijvende voldoening hebben meegegeven dat ik mijn dienst voor het vaderland toch niet in ledigheid gesleten heb...



LA MARINA ESPAÑOLA

door E. VAN HAVERBEKE

Er gaat het laatste jaar bijna geen dag voorbij zonder dat Spanje in het nieuwsmedia komt. Na een autocratisch regime van 40 jaar, komt onder de leiding van Koning Juan-Carlos, Premier Adolfo Suarez en zijn regering, thans een «stap-bij-stap» overgang naar de democratie. De wijze waarop dit gebeurt dwingt eerbied en bewondering af, zowel van voor-als tegenstanders van Spanje. Dat echter in Spanje zelf niet iedereen met deze politiek akkoord gaat, bewees het ontslag van de minister van de Marine, Admiraal Gabriel Pita de Veiga en het moeilijk vinden van een plaatsvervanger voor deze portefeuille. De Koning was verplicht beroep te doen op iemand uit het reservekader, nl. Admiraal Pery Junquera, om deze functie die traditioneel wordt ingenomen door een Admiraal, aan de man te brengen.

Wie is nu deze Marine, deze Marina Española. Het is zeker niet de taak van Neptunus deze marine politiek te gaan doorlichten, we waren echter wel van menig dat het nuttig was ze vandaag aan onze lezers voor te stellen, temeer dat het zeker niet onwaarschijnlijk is dat Spanje eerstdaags gaat deel uitmaken van de NAVO en de kontakten met de Spaanse Marine in de naaste toekomst dan ook veelvuldiger zullen zijn.

De Spaanse Marine heeft een hele geschiedenis achter de rug, met heel wat «ups en downs». Reeds in de 13e eeuw beschikte Spanje - toen nog verdeeld in diverse Rijk(jes) - over een oorlogsvloot. Het zou echter duren tot 1479 (huwelijk Isabella van Castilië met Fernand van Aragon) dat de marine min of meer onder een bevel kwam.

De definitieve doorbraak gebeurde echter onder Keizer Karel (Karel I van Spanje - en geboren Gentenaar!) Na schitterende overwinningen (Lepanto 1571) maar even fameuze nederlagen (1588 - ondergang Spaanse Armada), waren er talrijke

«ups en downs». Ook de burgeroorlog vroeg zware tol aan de Spaanse Marine. Slechts de laatste jaren en hoofdzakelijk in samenwerking met de Verenigde Staten - overeenkomst van 6 augustus 1970 - werd de Spaanse Marine gemoderniseerd en aangepast aan de eisen van deze tijd.

Het strategisch belang van Spanje is voldoende bekend om er nog over uit te wijden, het is ook dit feit dat er ontegensprekelijk heeft toe bijgedragen een intensieve belangstelling en steun van de Verenigde Staten van Amerika te verkrijgen.

Doelstellingen

Deze doelstellingen zijn grotendeels dezelfde als de onze en laten we gerust zeggen als voor de andere naties met hier en daar enkele varianten.

- verdediging van de maritieme verbindingswegen tussen het moederland Spanje, de archipels en de overzeese bezittingen.
- verdediging van de Spaanse kustzones.
- bescherming van het nationaal verkeer in de zeeengte van Gibraltar.

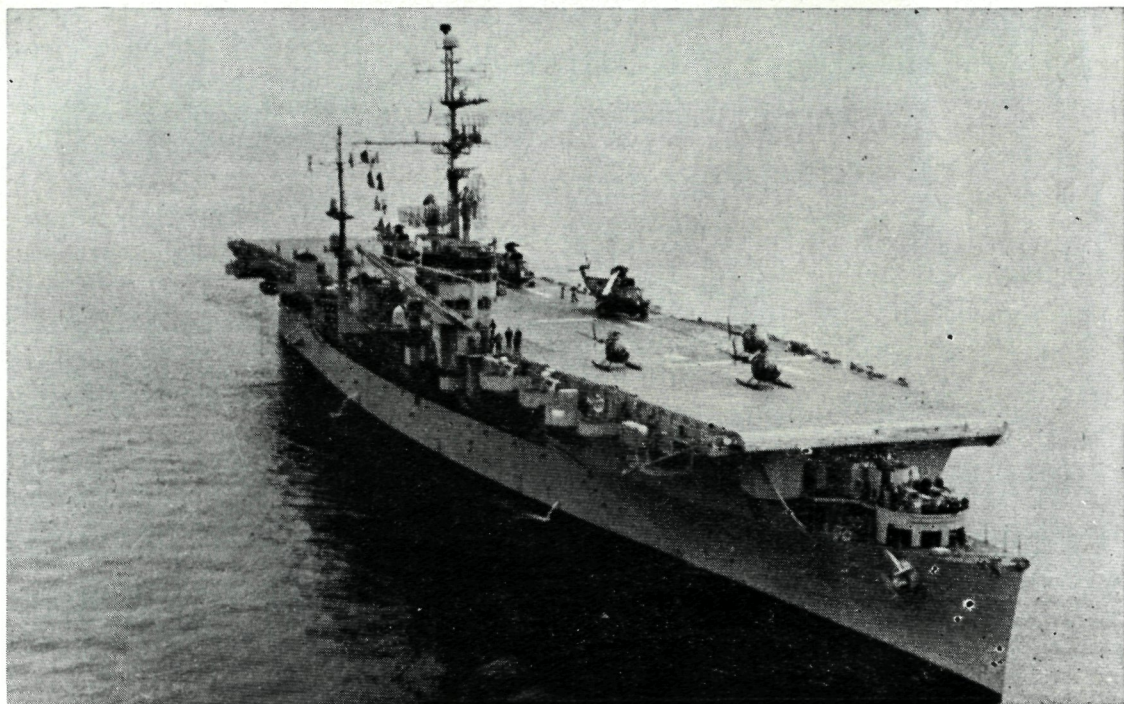
Organisatie

Aan het hoofd van de Marine en zijn functies uitvoerend op politiek vlak, is er een minister voor Marine, de onlangs benoemde Admiraal Pery Junquera. Wat de operationele bevelvoering betreft,



Admiraal Pery Junquera, voormalig minister van marine

(1) Ondertussen werd op 5 juli jl., door Premier Adolfo Suarez een nieuwe regering gevormd, waar de Departementen van de Lucht- Land- en Zeemacht werden samengesmolten tot een Ministerie van Defensie, onder leiding van Luitenant-Generaal Manuel Gutierrez Mellado, terwijl op 5 augustus jl. vice-admiraal Luis Arévalo tot onderstaatssecretaris voor defensie werd benoemd.



Helicoptervliegkampschip DEDALO

wordt de functie van Stafchef uitgeoefend door Admiraal Carlos Buhigas Barcia. Verder zijn er drie grote regionale commandos : El Ferrol de Caudillo, Carthagená en Cadix (San Fernando). Verder is er nog een commando voor de Kanarische Eilanden te Las Palmas.



Admiraal Carlos Buhigas Barcia, Stafchef

Samenstelling vloot en personeel

Wat de samenstelling personeel betreft waren er in 1976 ca. 51.000 personeelsleden, waaronder 4550 officieren, (wat meer is dan de totale personeels-

bezetting van de Belgische Zeemacht) 33.000 onder-officieren en manschappen, 4.650 burgerlijk personeel en 9.000 mariniers. De dienstplicht in de Spaanse Marine bedraagt 18 maanden. Wat de vlootsterkte betreft, werd er de laatste jaren een zeer ernstige inspanning gedaan ook deze te moderniseren, de eventuele toetreding tot de NAVO zou dan ook niet alleen voor Spanje voordelig zijn, maar tevens ten voordele van het NAVO - Schild.

DE VLOOT

HELICOPTERVLEGKAMPSCHIP

DEDALO (ex. U. S. S. CABOT)

Na een grondige ombouw in de Philadelphia Naval Shipyard, werd in 1967 overgemaakt aan de Spaanse marine, en werd onlangs opnieuw aangepast en verbouwd om de vertikaal opstijgende vliegtuigen van het Harrier - type te kunnen laten opstijgen

De DEDALO is tevens het vlaggeschip van de Spaanse Marine. Er bestaan plannen om een nieuw type van Helicoptervliegkampschip te ontwerpen, genoemd van de vermoorde premier Almirante CARRERO.

DESTROYERS

"D 60" Class (ex. U. S. "GEARING" FRAM I CLASS)

BLAZ DE LEZO (ex. U.S.S. NOA)

CHURRUCA (ex. U.S.S. E.A. GREEN)

LANGARA (ex. U.S.S. FURSE)

MENDEZ NUNEZ (ex. U.S.S. O'HARE)

" OQUENDO " Class

OQUENDO

MARQUES DE LA ENSENADA (aangepaste "OQUENDO" Class)

ROGER DE LORIA (aangepaste "OQUENDO" Class)



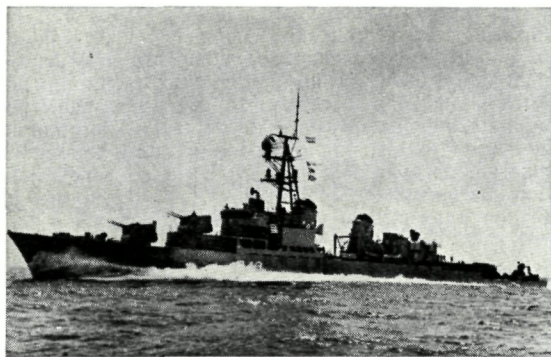
Destroyer «ALMIRANTE VALDEZ»

ALMIRANTE VALDEZ (ex. U.S.S. CONVERSE)
JORGE JUAN (ex. U.S.S. Mc. GOWAN)
LEPANTO (ex. U.S.S. CAPPS)

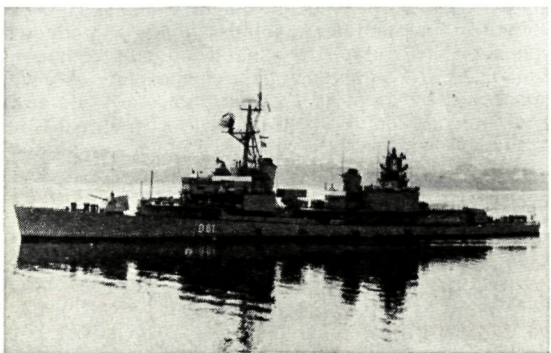
FREGATTEN

"F 80" — Class

DESCUBIERTA (te water gelaten op 8 juli 1975)
DIANA (te water gelaten op 26 januari 1976)
Vier van deze Fregatten werden besteld op de
scheepswerven van Bazón, terwijl er reeds goedkeu-
ring is voor vier meer en men in de toekomst nog
een tweetal voorziet.



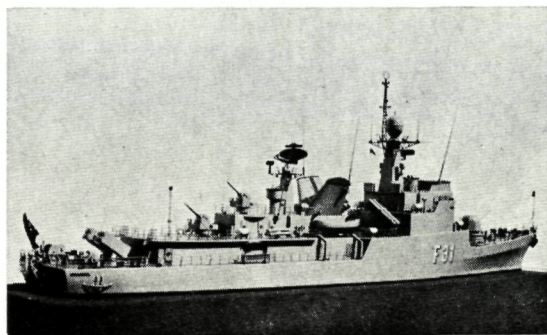
Destroyer «MARQUES DE LA ENSENADA»



Destroyer «CHURRUCA»

"D 20" Class (ex. U.S. "FLETCHER" CLASS)

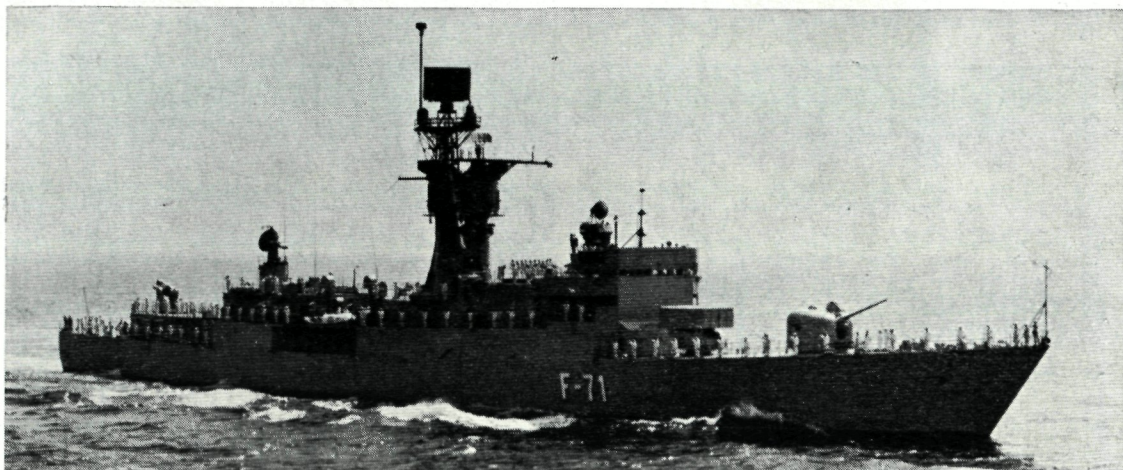
ALCALA GALIANO (ex. U.S.S. JARVIS)
ALMIRANTE FERRANDIZ (ex. U.S.S. D.W. TAYLOR)



DESCUBIERTA

"F 70" BALEAREN — CLASS

ANDRALUCIA
ASTURIAS
BALEARES
CATALUNA
EXTRAMADURA
"AUDAZ" - CLASS
INTREPIDO



BALEARES

"ALAVA" — CLASS

ALAVA
LINIERS

"PIZARRO" — CLASS

LEGAPAZI
VICENTE YANEZ PINZON

"JUPITER" — CLASS

VULCANCO

"ATREVIDA" — F 60" — CLASS

ATREVIDA
NAUTILUS
PRINCESA
VILLA DE BILBAO

COSME GARCIA

ONDERZEEBOTEN

"S 70" Class (Franse "AGOSTA" CLASS)

S 71
S 72

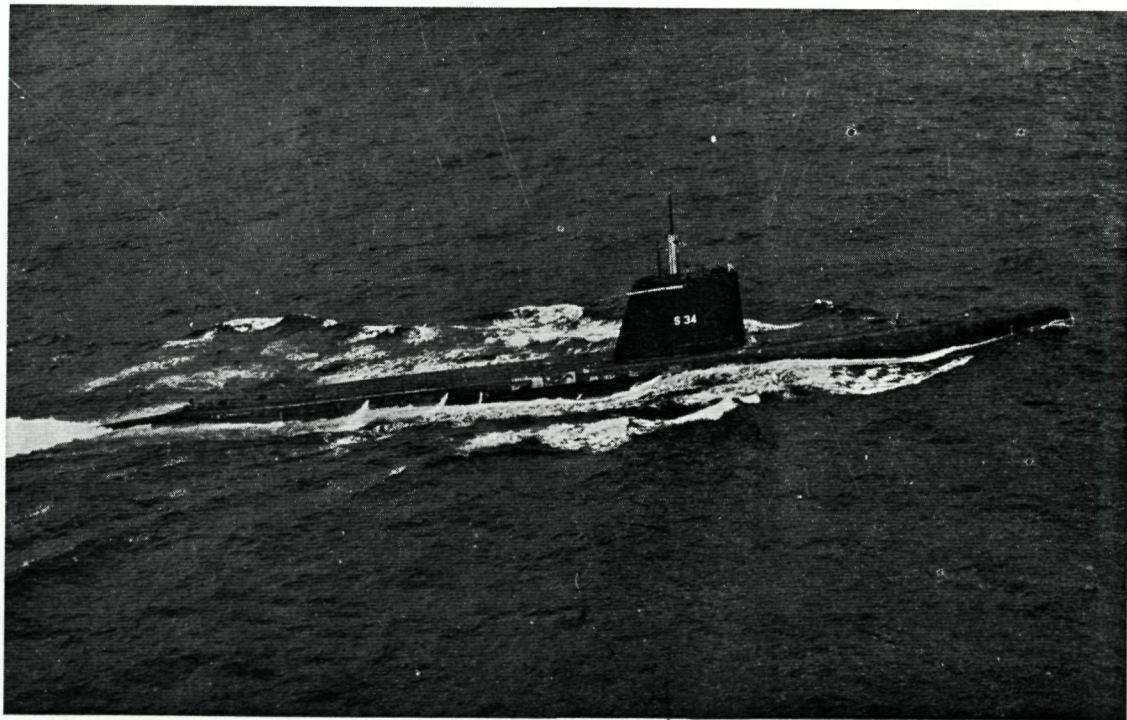
De kiel van deze onderzeeboten werd in 1975 gelegd bij de scheepswerven Bazan, te waterlating vermoedelijk in 1978.

"S 30" Class

ISAAC PERAL (ex. U.S.S. RONQUIL)
NARCISO MONTURIOL (ex. U.S.S. PICUDA)
COSME GARCIA (ex. U.S.S. BANG)

"S 60" Class (Franse "DAPHNE" — Class)

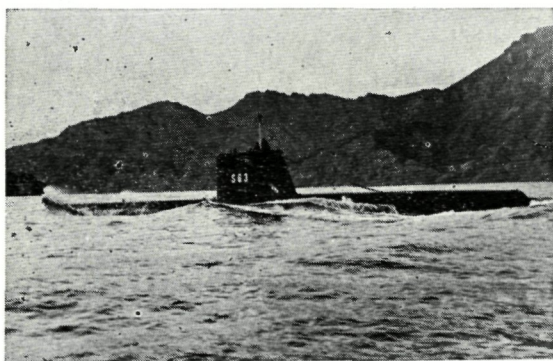
DELFIN
TONINA



MARSOPA NARVAL



«ALMIRANTE GARCIN DE LOS REYES»



MARSOPA

"TIBURON" Class

SA 51
SA 52

Ex. — U.S. "BALAO" Class
ALMIRANTE GARCIA DE LOS REYES
(ex. U.S.S. KRAKEN)

PATROUILLE VAARTUIGEN

De Spaanse Marine beschikt over 12 moderne patrouille vaartuigen, zes van de «LAZAGA» — Class en zes van de «BARCELO» — Class een gedeelte van de schepen werd gebouwd met het budget van het Ministerie van Handel, alhoewel de schepen door de marine bemand, bewapend en operationeel worden gehouden.

"LAZAGA" — Class : LAZAGA, ALSEDO, CADARSO, VILLAMIL, BONIFAZ en RECALDE

"BARCELO" — Class : BARCELO, LAVA, JAVIER QUIROGO, ORDONEZ, ACEVEDO en CANDIDO PEREZ

HOOGZEEMIJNENVEGERS

Van de ons zo bekende MSO's beschikt de Spaanse Marine slechts over 4 van dergelijke schepen nl. de GUADELETE, GUADALMEDINA, GUADALQUIVIR en GUADIANA, allen van de exU.S. «AGGRESSIVE» Slass.



GUADALQUIVIR

Verder een zestal hoogzeemijnenvegers -patrouille vaartuigen van de "GUADIARO"- Class, nl. de ALMANZORA, EO, EUME, GUADALHORCE, GUADIARO en NAVIO, na aanpassing en verbouwing in 1959 - 61 worden ze nog gebruikt voor patrouille opdrachten, ze zullen in de toekomst vervangen worden door de "LAZAGA" - Class patrouille - vaartuigen.



EUME

KUSTMIJNENVEGERS

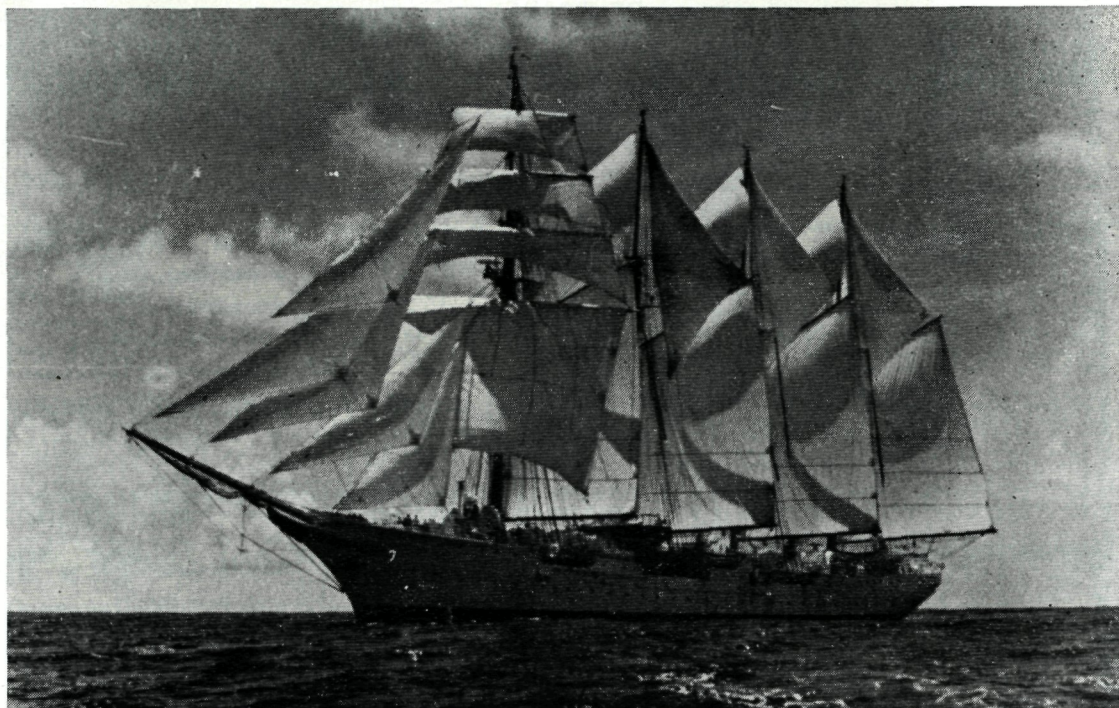
12 Kustmijnenvegers van het type "NALON" ex.U.S. «AMS-type» enkele jaren geleden waren er twee van deze schepen, nl. de MINO en ODIEL op bezoek te Oostende.



Kustmijnenveger «GENIL»

DIVERS.

Bovenstaande opsomming beperkt zich tot de voornaamste eenheden van de Spaanse Marine, vanzelfsprekend bestaan er nog een aantal minder belangrijke eenheden, zoals transportschepen, op-



JUAN SEBASTIAN DE ELCANO

zoekingschepen, sleepboten téveel om alle in dit artikel te vermelden. Graag echter een uitzondering voor de fabuleuze...

JUAN SEBASTIAN DE ELCANO

Deze prachtige viermaster wordt momenteel gebruikt als school- en trainingsschip en is een van de weinig resterende viermastschoeners in de wereld.

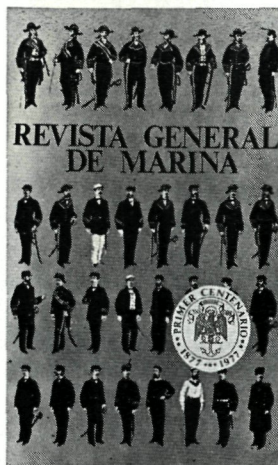
MARINE LUCHTVAART

Zoals alle grote Marines, beschikt ook Spanje over een eigen «Marine Luchtvaart» waarvan het grootste deel bestaat uit een helivloot gestationneerd op de basis van Rota en samengesteld uit 20 «Augusta Bell's», 17 «Sikorsky's» SH3, 13 «Huegs» 369 HM en zes «Huey Cobra's» A.H.1 G.A. Naast deze helicopters beschikt de Marine Luchtvaart nog over 7 «Matadors» beter bekend als «Harrier». deze vertikaal opstijgende vliegtuigen, onlangs in de U.S.A. aangeschaft, bevinden zich aan boord van de DEDALO.

Buiten deze vliegtuigen stelt ook de Spaanse Luchtmacht een aantal Vliegtuigen - ter onderzeebootbestrijding - ter beschikking van de Marine, z.o.m. het 221ste Eskader, welke gestationeerd is op de basis van Jerez de la Frontera.

REVISTA GENERAL DE MARINA

Dit marinetijdschrift uitgegeven door het Ministerie van de Marine (Montalban 2, Madrid 14) verschijnt om de maand en omvat naast een aantal vaste rubrieken zoals «LIBROS Y REVISTAS», hoofdstuk waarin zeer uitgebreide boekbesprekingen verschij-



nen en dit in de breedste zin van het woord, verder een rubriek «NOTICARIO» waar in alfabetisch - inderdaad - de maritieme aktualiteiten uit Spanje en de hele wereld worden behandeld. Onder de titel «MISLANEA» een korte reeks historische bijdragen. Meer wetenschappelijke artikels vinden wij terug in de hoofdstukken «TEMAS GENERALES» en «TEMAS PROFESIONALES» terwijl onder de titel «HISTORIAS DE LA MAR» verhalen en gebeurtenissen in verband met de zee worden gepubliceerd.

Verder dient opgemerkt dat het tijdschrift bijzonder goed geïllustreerd is, en alhoewel de kwaliteit van de clichés niet altijd even goed is en ook de manier van inbinden (geniet) beter zou kunnen, niets dan lof voor deze REVISTA.

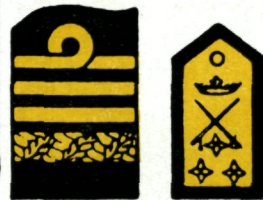
(1) Op 5 augustus werd het Amerikaanse kongres op de hoogte gesteld dat de U.S.A. nog 6 helikopters type SH3D, aan Spanje ging verkopen in het kader van het vriendschaps- en samenwerkingsakkoord.

DE GRADEN OFFICIEREN

OPPEROFFICIEREN



Cap General de la Armada



Almirante



Vicealmirante



Contralmirante

HOGEROFFICIEREN



Capitan de Navio



Capitan de Fragata



Capitan de Corbela

LAGER OFFICIEREN



Teniente de Navio



Alférez de Navio



Alférez de Fragata

Wat de graden van de officieren betreft is een vergelijking met onze graden niet steeds eenvoudig. Voor de opper- en hogere officieren komen de graden overeen vanaf :

Vicealmirante	: Vice-admiraal
Contralmirante	: Divisieadmiraal
Capitan de Navio	: Kapitein ter Zee
Capitan de Fragata	: Fregatkapitein
Capitan de Corbela	: Korvetkapitein

Voorwat de lagere officieren betreft is een vertaling wel mogelijk maar deze geeft niet noodzakelijk een overeenkomst met onze graden.

Teniente de Navio	: Luitenant ter Zee
Alférez de Navio	: Vaandrig ter Zee
Alférez de Fragata	: Fregatvaandrig
Aspirante	: Aspirant

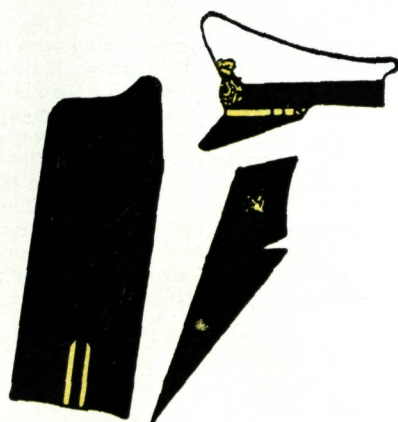


Guardia Marina



Aspirante

ONDEROFFICIEREN



BRIGADA



MAYOR (Teniente).



SARGENTO PRIMERO



SUBTENIENTE



SARGENTO

Wat het onderofficierenkorp betreft komen de graden overeen met :

Sargento	: Tweede meester
Sargento Primero	: Meester
Brigada	: Eerste meester
Subteniente	: Eerste meester chef
Mayor (Teniente)	: Oppermeester

BESLUIT

Zoals Spanje, de Spaanse bevolking en ook de Land- en Luchtmacht is ook de Spaanse Marine niet ongeschonden uit de Burgeroorlog gekomen. Het bijna totale isolement na de tweede Wereldoorlog en het schrijnend gebrek aan middelen, waren voor deze Marine een bijzonder moeilijke tijd. De laatste 15 jaar is er echter heel wat veranderd, de hulp van de U.S.A. maar ook, en voornamelijk diverse eigen ontwikkelingsprogrammas, hebben van deze Marine een Moderne Zeemacht gemaakt. Door de bouw van een groot aantal nieuwe Schepen op hun eigen scheepswerven "BAZAN" te Cartagena, El Ferrol

en San Fernando, heeft de Spaanse Marine een flink handje toegestoken aan de economische bloei van Spanje, bloei die men niet alleen dankt aan het Toerisme!!

En laten we niet vergeten dat een moderne, goed georganiseerde Spaanse Marine, een belangrijke rol kan spelen in de Middellandse Zee en dit zeker de NAVO-landen ten goede komt. Bovendien is het geweten dat de Spaanse Marine over zeer bekwame officieren, onderofficieren een personeel beschikt, mensen die zich verbeten ingezet hebben om van deze Strijdkracht te maken wat ze vandaag is...een moderne, efficiënte Zeemacht!



NOTEN en DANK

- JANE'S FIGHTING SHIPS 1977, Ed. by Captain John E. Moore, p. 403
- COLS BLEU, Hebdomadaire de la Marine et des Arsenaux, jg. 1977, n° 1469, p. 10, artikel "La Marine Espagnole" door EDV.1eCl.(R) MOUR-GUES
- REVISTA GENERAL DE MARINA, Madrid, Montalban 2.
- ALGEMENE WINKLER PRINS, Amsterdam Ed. Elsevier 1959, p. 317 tot 330.
- MINISTERIO DE MARINA, Madrid, die bereidwillig fotomateriaal ter beschikking stelde
- Capitan de Navio Don Alberto de la GUARDIA Y OYA, Marine-, Militair- en Luchtvaart-attaché bij de Ambassade van Spanje te Brussel, die voor talrijke inlichtingen zorgde.



AU BON VIEUX TEMPS

par P. Benoidt

Dissimulé derrière un bureau anonyme de la place Dailly, je pensais échapper à toutes les recurrences de la rédaction de NEPTUNUS. Je coulais des jours heureux dans la paperasserie routinière d'un Etat-Major du temps de paix lorsqu'un beau matin la sonnerie du téléphone me sortit de ma torpeur et le ricanement de notre rédacteur en chef me fit sursauter. Le bougre avait enfin découvert ma cachette. Après un ultime combat d'arrière-garde, je m'en tire avec un article de 4 pages à produire dans les 3 jours.

Electrifié par cette mission, me voilà fébrile, courant de mon Bic à la machine à écrire, de mes dossiers à mon fichier... que vais-je "Servir" aux "Chers Lecteurs"? Puisque nous sommes en période de jubilés (celui du règne de la Reine d'Angleterre, celui de Neptunus... et celui de mon mariage! je vais remuer quelques vieux souvenirs et présenter cela sous le titre "Au Bon Vieux Temps". En effet, il faut reconnaître que j'ai connu une époque où la plaisance ne ressemblait en rien à ce qu'elle est aujourd'hui.

Ostende et Zeebruges étaient alors les principales bases du yachting belge.

Le dimanche, on pouvait compter jusqu'à une demi douzaines de voiles au large de chacun de ces ports. Pas beau temps, des régates étaient organisées, ce qui doublait ou triplait ces chiffres.

A Ostende, le North Sea Yacht Club était en pleine expansion, il avait été fondé juste après la guerre par quelques jeunes du «Royal» (Le RYCO) et des officiers de la Force Navale. Plusieurs de ces pionniers n'avaient pas hésité à construire eux-mêmes leurs Snipes et le club disposait de quelques pontons au bassin Montgomery. Les premiers Dragons, parmi lesquels celui de notre ROI (l'ETAN), sous les couleurs de la Force Navale, participaient à des régates locales. Le club-house n'était autre qu'une petite cabane en bois prêtée par la firme Declodet et installée au baue milieu du parking actuel. Il y régnait souvent une ambiance du tonnerre!

Au RYCO (Royal Yacht Club d'Ostende), dans l'arrière-port, régnait une ambiance plus calme et plus guindée. Une dizaine de yachts de croisière somnolaient sur leurs bouées de corps-morts dans l'attente des sorties estivales. Juste en face, Georges De Coninck exploitait son petit chantier



(lui-même et un ouvrier) en bordure du bassin de chasse.

A Zeebruges, Henri Leten présidait déjà aux destinées du RBSC (Royal Belgian Sailing Club). Le club bouillait d'activité et était doté d'un superbe ponton qui éveillait la convoitise de tous les yachtsmen belges. Les locaux de l'Alberta étaient neufs et l'on attendait l'arrivée des premiers Tour-du-mondistes belges, le trio VandeWiele-VandeWiele-Debels (yacht OMOO). Un peu plus loin sur le



quai, le jeune couple Van Breuze avait ouvert un minuscule petit magasin d'articles de yachting.

A Blankenberge, vase et sable régnaient sur un bassin troublé seulement par les allées et venues des 2 ou 3 derniers crevettiers de l'ancien type. Il fallait s'amarrer tant bien que mal le long d'une vieille coque pour passer la nuit dans ce port, en choisissant un endroit où l'on ne risquait pas d'échouer à la marée basse. Derrière le bassin de chasse, Achilles Wittewrongel s'affairait dans sa sympathique petite voilerie aux relents de bitoerd, cordages et grosse toile à voile. Seul. A Nieuport, on mouillait sur corps-merts devant le chalet du club, au nord du Bloso actuel (qui n'existait pas encore). Là aussi, une bonne dizaine de voiliers formaient le gros de la flotte.

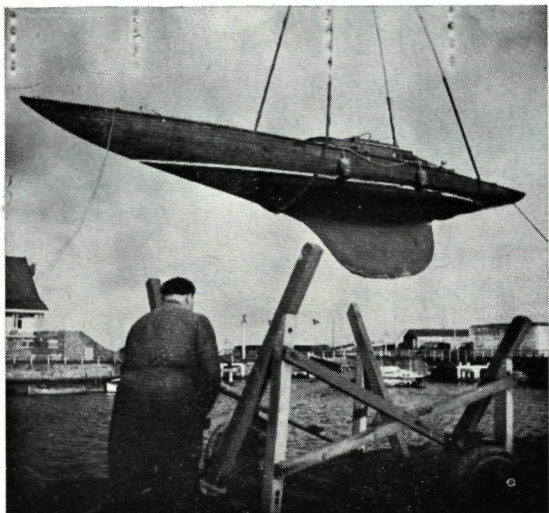
A Breskens, un jeune dessinateur de 16 ans, Frans Maas, avait dessiné la BELLE POULE pour un amateur bruxellois. Le chantier paternel plus habitué à la construction de bateaux de pêche, avait réalisé ce beau bateau en bois. Dans ses 13 m. on trouvait une vraie baignoire (qui vidait les réservoirs du bord en une utilisation), un réfrigérateur électrique (qui épuisait les batteries en quelques heures) un superbe sextant (dont personne ne connaissait l'emploi) et bien d'autres choses qui en faisaient le plus beau et le plus gros yacht de la côte. En été le petit port était équipé d'un ponton et l'on s'y serrait entre les pêcheurs et le transbordeur de Flessingue.

Amis, qui naviguez en 1977 à bord d'unités modernes vous ne pouvez imaginer ce qu'était le yachting d'alors. Les bateaux étaient tous en bois, ils étaient souvent âgés de 30 voire 50 ans. NUTS

était le seul yacht en acier, il était riveté et d'une résistance à toute épreuve.

Les ponts étaient entoilés et peints. Les voiles étaient en coton et il fallait les rincer et sécher chaque fois qu'elles avaient été mouillées par l'eau de mer. Bien sûr les mâts étaient en bois verni tandis que le gréement dormant était en acier galvanisé ce qui demandait beaucoup de soins et de fréquents remplacements.





Les cordages étaient en coton ou chanvre et les poulies en bois verni.

Il n'y avait pas encore de taquets coinçeurs et autres «Clamcleats» modernes tous les taquets étaient en bois. Nous avions des winches minuscules, sans démultiplication et à une vitesse.

Pour les compas on se débrouillait avec du matériel de récupération de l'aviation ou des compas d'embarcation ou de pêcheurs. Certains utilisaient des sortes de boussoles de scouts ! Nos feux de navigation, lorsque nous les utilisions, étaient alimentés au pétrole, ils s'éteignaient bien souvent par gros temps !

Il n'y avait que quelques gros bateaux qui étaient équipés de WC marins; il en était de même pour les réservoirs à eau et les réchauds de cuisine. L'électronique ? Certains s'enorgueillissaient de posséder un récepteur radio, les plus nantis avaient même un radiogoniomètre qu'ils laissaient admirer par leurs amis intimes seulement. . . . et pour sonder nous utilisions la sonde à main ou une gaffe graduée.

Il n'existait pas encore de panneaux en plexiglas pour nos ponts, c'était un luxe que personne n'aurait osé imaginer et nous étions ravis avec nos écuelles en bois plus ou moins étanches.

Les premiers cockpits autovideurs apparaissaient, mais la grande masse des bateaux n'en possédaient pas et il fallait pomper très régulièrement l'eau embarquée au moyen de pompes rudimentaires se désamorçant pour un oui ou pour un non.

Aujourd'hui, tous les yachts sont équipés de balcons et filières; à cette époque, seules les grosses unités en étaient pourvues et encore, il s'agissait de modèles en tubes galvanisés.

Beaucoup de yachts ne possédaient pas de moteur auxiliaire, quelques chandards avaient cependant un SEAGULL (c'est le seul moteur qui n'a pas changé depuis !), d'autres, une petite pétrolette à essence, peu fiable et responsable de bien des explosions.

Des cirés et des bottes pour nos malheureux plaisanciers ? Il ne fallait pas y songer et l'on se drapait dans des costumes dignes de cap-horniers ou de pêcheurs d'Islande !

Evidemment il n'existait ni radeaux de sauvetage, ni annexes pneumatiques, ni harnais de sécurité.

Nous avions tous acquis nos bateaux en occasion, les chantiers ne produisaient en Belgique que quelques unités nouvelles par an. Cela coûtait une fortune, on parlait de 100.000 frs pour un Dragon et il fallait encore compter 10 % de taxe de luxe !

Avec les taxes d'importation il ne fallait pas songer à acheter un bateau à l'étranger, c'était inabordable ! Pourtant, nous étions heureux à bord de nos invraisemblables coques de noix.

Tout le monde se connaissait et saluait en mer. En été les Anglais envahissaient Ostende, ils étaient parfois une vingtaine... d'était énorme !

Une dizaine de régates permettaient aux plus mordus de s'affronter en mer, on allait ainsi jusqu'à Blankenberge, Nieuport ou même au large jusqu'au WANDELAAR !

Un beau jour, une idée folle fut lancée par quelques hardis navigateurs : une régate serait organisée vers RAMSGATE en ANGLETERRE ! Cette nouvelle fut accueillie comme une bombe et on en parla longtemps dans les clubs.

Il fallut s'y reprendre à plusieurs fois pour finalement réussir à traverser la mare aux canards avec une demi-douzaine de fiers voiliers... c'était digne de l'exploit de BLERIOT ! Cependant les concurrents réussirent des parcours de 10 heures, ce que les yachts actuels ne parviennent que rarement à améliorer !

Les bateaux d'alors étaient longs et étroits, fortement lestés et présentaient un franc-bord minimum, c'étaient de vrais sous-marins par mer creuse !

Un jour, un PRIMAAT (7,2 x 2,1 m.) rentra à Ostende, fièrement barré par Bob Tuytens. C'était un bateau "Tout en contreplaqué" une nouveauté sensationnelle. On n'avait jamais rien vu de pareil, on s'extasiait sur le confort, la maniabilité et l'efficacité du gréement. C'était le début d'une ère nouvelle... mais ça c'est une autre histoire.

Gent, zijn maritieme weg

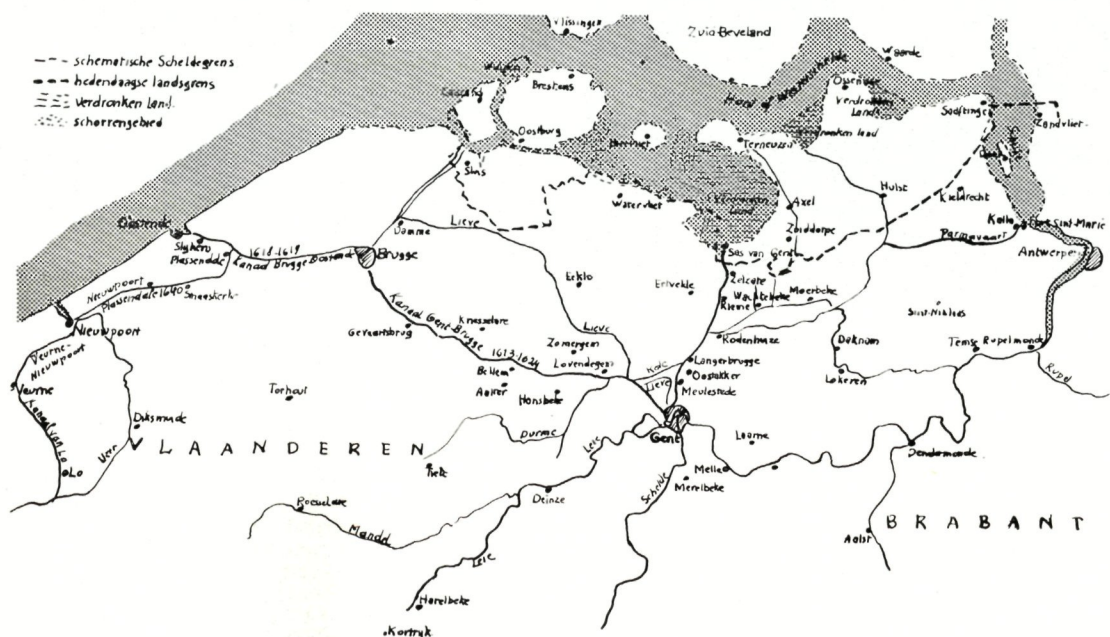
door Luitenant ter Zee (R) H. Lambrechts
Kapitein t.l.o.

Op 18 november 1977 is het juist honderdvijftig jaar geleden dat de inhuldiging heeft plaatsgehad van de eerste uitvoering van het kanaal Gent-Terneuzen.

Thans worden schepen van meer dan 240m lengte door de Gentse loodsen in een goede vijf uur van Vlissingen tot in de dokken van Gent geloodst. Is de loop van de Hont of Westerschelde tussen Vlissingen en Terneuzen meermalen door de natuur gewijzigd, zo is de verbinding tussen Terneuzen en Gent vooral door de mens tot stand gekomen.

Gent dat ontstaan is op de samenvloeiing van Schelde en Leie, heeft reeds van in de dertiende eeuw pogingen gedaan om een weg naar zee te verwezenlijken. Eerst werd het Lievekanaal gegraven in 1251, dat Gent in verbinding stelde met Damme en het Zwin. De verzanding van het Zwin verplichtte de Gentenaars uit te kijken naar een andere verbinding met de open zee. Keizer Karel

geeft toelating tot graven van de Sassevaart dat de verbinding vormde tussen Gent en de Braakman (zijarm van de Westerschelde). Een Westerschelde die met haar vertakkingen toen praktisch gelijklopend was met de huidige grens tussen Oost-Vlaanderen en Zeeuws-Vlaanderen. Godsdienstoorlogen beletten echter dat deze nieuwe verbinding een werkelijke rol kan spelen. Het einde van deze oorlogen in 1648 (Verdrag van Munster) betekende het einde van de scheepvaart op de Sassevaart, vermits de Westerschelde en alle overige aansluitende wateren voor het verkeer gesloten werden. Ten einde het economisch verval van Gent en Vlaanderen te boven te komen en om redenen van militaire aard werd ondertussen reeds gewerkt aan een nieuwe verbinding tussen Gent-Brugge-Oostende. Nochtans als gevolg van het afschaffen van de vroegere handelsvoorrechten heerste er in de haven van Gent slechts een matige bedrijvigheid.



Pas na honderdvijftig jaar maakte de komst van de Fransen de gevolgen van het Verdrag van Munster ongedaan en werden de Schelde en wat nog overbleef van de Sassevaart weer opengesteld voor de vrije scheepvaart.

De industriële omwenteling in de katoennijverheid en de uitbreiding van de afzetmarkt, die nu het hele Franse Keizerrijk omvatte waren de reden dat Gent terug een onmiddellijke verbinding met de Westerschelde wilde.

De Sassevaart nochtans was door de vele jaren sluiting volledig in verval geraakt en de Braakman, die de verbinding met de Hont (Westerschelde) vormde, was door voortdurende verzanding ongeschikt geworden voor de scheepvaart. De val van het Franse Keizerrijk en de ineensstorting van de katoennijverheid zorgden ervoor dat alles bij het oude bleef.

Ten gevolge van het Verdrag van Wenen (1814-1815) werd Noord en Zuid verenigd in het Koninkrijk der Nederlanden.

Willem I toonde ruim begrip voor de noden van de stad en bovendien rees er door het verdwijnen van elke politieke grens tussen Gent en de Westerschelde weer hoop op een konkrete realisatie van de Gentse droom : de verbinding van de zee. Aanvankelijk beoogde men nochtans de voorstellen voor het uitgraven van het kanaal naar Sas van Gent in de eerste plaats een oplossing te vinden voor het nijpende afwateringsprobleem in het poldergebied ten noorden van Gent.

Samen met het voornemen de Sassevaart opnieuw bruikbaar te maken als afwateringskanaal voor het polderwater, groeide het idee om de vaart voor de scheepvaart toegankelijk te maken. In dit opzicht voldeed de verzande Braakman helemaal niet meer. Na dit kort overzicht van de verschillende verbindingen naar zee, komen we tot de eerste uitvoering van het huidige kanaal Gent - Zelzate - Sas van Gent - Sluiskil - Terneuzen.

De geschiedenis van het huidig kanaal kan ingedeeld worden in vijf periodes.

I

- a) Koninklijk Besluit betreffende het graven van het kanaal Gent - Terneuzen. (1824)
- b) Eerste spadesteek bij de graafwerken van het kanaal (1825)
- c) Kanaal tussen Sas van Gent en Terneuzen is beëindigd (1826)
- d) Aanvang Westsluis te Terneuzen (1826)
- e) Verbouwing van de oude sluis te Sas van Gent (1826)
- f) Inhuldiging van het kanaal Gent - Terneuzen (18 november 1827)

In 1830 heeft de Belgische omwenteling plaats, Schelde en kanaal worden gesloten.

In 1839 wordt door het Verdrag der XXIX Artikelen de Schelde en het kanaal heropend.

In 1863 bekomt België de afkoping van de Scheldetol.

II

- a) Goedkeuring door Gentse Gemeenteraad van het plan de Hemptinne tot verdieping en verbrediging van het Kanaal Gent - Terneuzen. (1866)
- b) Aanpassingswerken aan het Kanaal (1870)
- c) Inhuldiging nieuw kanaalgedeelte tussen Rieme en Nederlandse grens.(1879)
- d) Nederlands - Belgische konventie tot aanpassing van het Kanaal. (1879)
- e) Openstelling nieuwe sluis te Sas van Gent(1885)
- f) Voltooiing van de uitbreidingswerken aan het kanaal (1886)

III

- a) Oprichting van een Nederlands-Belgische commissie voor de studie van een nieuwe sluis te Terneuzen. (1891)
- b) Belgisch - Nederlandse konventie betreffende de nieuwe sluizen te Terneuzen en Sas van Gent, en de verruiming van het kanaal. (1895)
- c) Inhuldiging van de nieuwe sluis te Terneuzen door Koningin Wilhelmina (1910)
- d) Inhuldiging van het vernieuwd gedeelte van het kanaal op Belgisch grondgebied door Koning Albert I. (1913)

Van 1914 tot 1918 ligt de scheepvaart volledig stil, het Nederlands gedeelte blijft intact, het Belgisch gedeelte volledig verwoest.

Van 1940 tot 1944 doet geen enkel zeeschip de Gentse haven aan.

IV

- a) Aanvang verbredingswerken aan het kanaal Gent Terneuzen. (1954)
- b) Belgisch-Nederlandse konventie betreffende de bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen en de verruiming van het kanaal.
- c) Bouw van 60.000 ton-sluis en binnenvaartsluis te Terneuzen. (1961-68)
- d) Aanvang verbredingswerken Nederlands grondgebied. (1961)
- e) Inhuldiging 60.000 ton-kanaal.(1968)

V

- a) Aan de minister van Openbare Werken worden de studie en plannen overgemaakt voor een nieuwe verbinding van de Gentse haven met Terneuzen voor schepen tot 125.000 ton. (1971)
- b) Uitvoering van het Rodenhuisdok, bedoeld als havenuitbreiding in oosterlijke richting en als aansluitingspunt tussen het huidig kanaal en het gepland 125.000 ton-kanaal. (1970-1977)

I. Eerste uitvoering (1824 - 1827)

Toen Willem I, koning der Nederlanden, in 1824 een KB uitvaardigde dat toestemming gaf tot een definitieve verbinding tussen Gent en de Westerschelde, was de waterkundige toestand in Zeeuws-Vlaanderen totaal anders dan de huidige situatie.

De Braakman had nog wel grote afmetingen maar was door verandering niet meer geschikt voor de scheepvaart. De Braakman had twee vertakkingen ongeveer ten hoogte van het dorpje Philippine, bekend om zijn lekkere mosselen. De meest zuidwaarts gerichte aftakking het Sasse Gat liep tot Sas van Gent, de meer oostwaarts gerichte aftakking Axelse Gat reikte tot op enkele kilometers van Axel.

Daar de werken aan het kanaal en de sluizen op verschillende plaatsen en tijdstippen werden aangevat, gaan we hier de niet chronologische uitvoering der werken geven, maar wel de verschillende aanpassingen, nieuwe uitvoeringen en kunstwerken die werden volbracht, vertrekkende vanuit Gent.

Volgens het definitieve ontwerp zou het nieuwe zeekanaal, net zoals de Sasse Vaart gebouwd onder Keizer Karel, aan de oude Tolhuissluis te Gent beginnen en 34 km verder bij Terneuzen in de Schelde uitmonden. Om aan de tegenstrijdige belangen én van afwatering én van zeevaart een gunstige oplossing te geven, was het nochtans niet mogelijk één aaneengesloten kanaal te graven.

Daarom werd het kanaal verdeeld in drie secties :

- Gent tot Sas van Gent : 21.360 m lang.
- Sluis Sas van Gent tot sluizen te Terneuzen : 12.756 m lang.
- Sluizen te Terneuzen tot Hont (Westerschelde): 600 m lang.

Het nieuwe gedeelte tussen Gent en Sas van Gent volgde dus in hoofdzaak de Sasse Vaart. Zoals men op de kaart kan zien werden de bochten uit de Sasse Vaart afgesneden. De Sasse Vaart werd op een breedte gebracht schommelend tussen 23 en 25 m, en uitgediept tot een konstante diepte van 4,40 meter.

De belangrijkste kunstwerken waren hier de bruggen te Zelzate, Langerbrugge en Meulestede en de schutsluis in de Moervaart te Rodenhuijze. De bruggen werden uitgevoerd als dubbele houten draai- bruggen met een lengte van 23,80 m en een breedte van 4 m. De genoemde werken gebeurden in 1826. De verbreding en verdieping van de Sasse Vaart gebeurde in 1827.

Deze eerste sectie eindigde in Sas van Gent. De geschiedenis van de maritieme toegangsweg van Gent zou niet volledig zijn mochten wij niet even blijven stilstaan bij de belangrijke rol die Sas van Gent in de loop der tijden heeft gespeeld.

Oorspronkelijk was Sas van Gent een overslag- plaats. Onder het bewind van Karel V was de Sasse Vaart dus doorgetrokken tot aan het Sasse Gat.

Stormvloed en uit de 14de en 15de eeuw hadden het huidige Zeeuws- Vlaanderen meermalen onder water gezet. Door een net van dijken, o. m. de Landdijk waar nu Sas van Gent ligt, trachtte men de polder- gebieden te beveiligen. De vrees voor overstromingen was zo groot, dat geen toestemming werd ge- geven om een sluis (sas) in de Landdijk te bouwen, om dus rechtstreeks van de Sasse Vaart in het Sasse Gat te komen. Sasse Gat die toen nog de naam droeg van Papegeul en die een diepte van 5 tot 10 m.

Er werd dus geen sas maar wel een haven gebouwd. Buiten de Landdijk werden ter weerszijden in de Papegeul dammen opgeworpen. De schepen die van zee kwamen konden langsheen de strekdammen aanleggen en hun lading op binnenschepen over- laden.

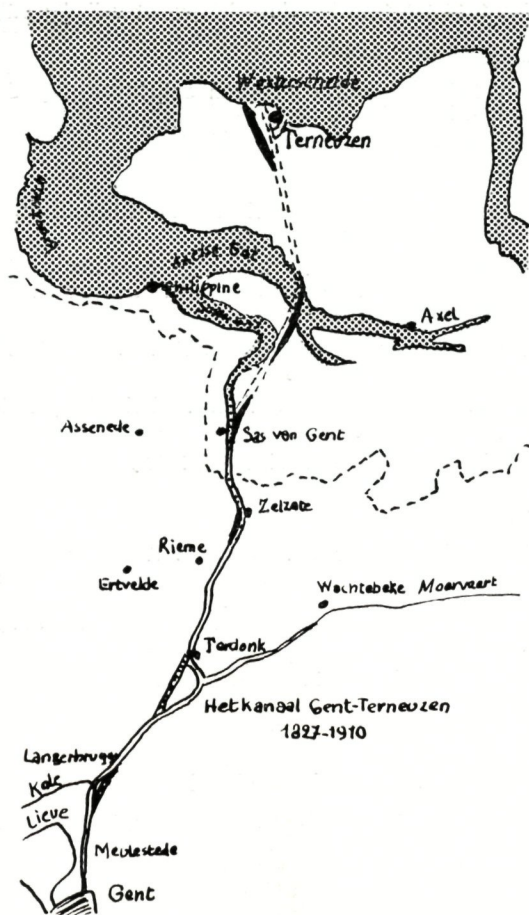
De scheepslading telkens over de Landdijk heen in kleinere schepen overbrengen was een zwaar en tijdrovend werk dat slechts extra kosten met zich medebracht. Daarom werd reeds in 1549 een aan- vraag ingediend bij Keizer Karel V, om de toelating te bekomen de Landdijk te doorsteken.

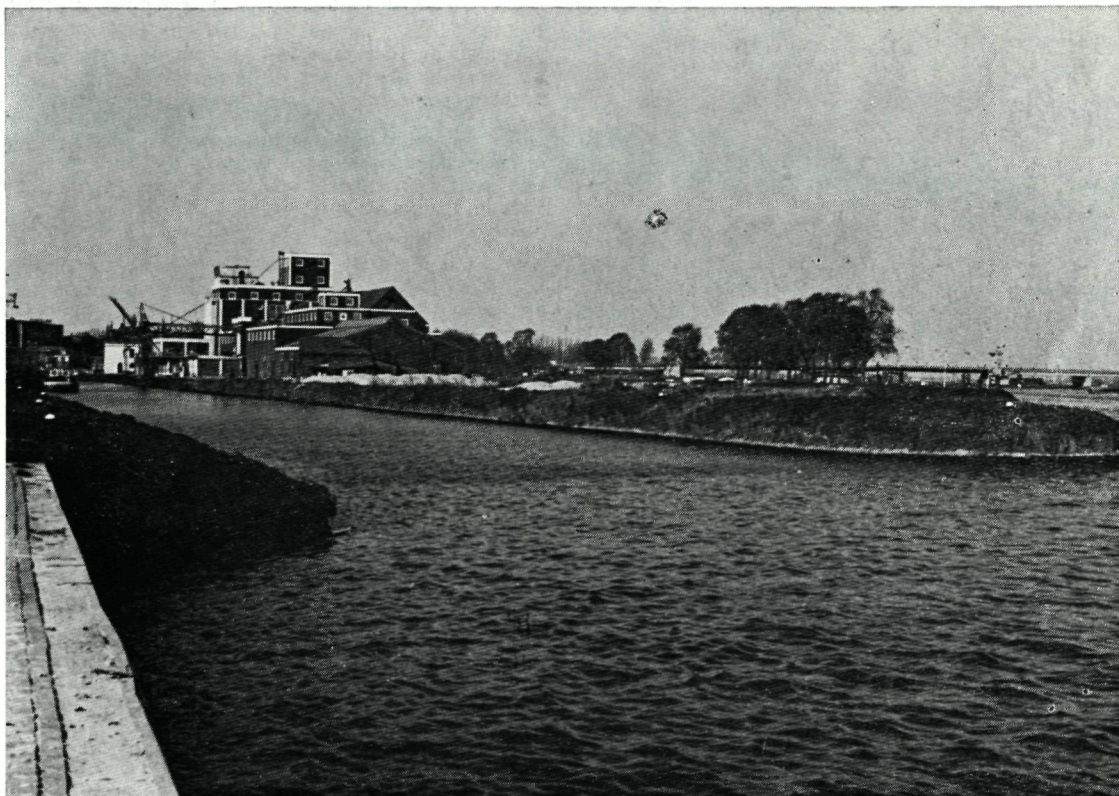
Hevig protest vanwege Antwerpen dat vreesde dat Gent te veel aantrekkingskracht zou verwerven en dat een aantal kooplui Antwerpen de rug zou- den toekeren. Keizer Karel liet zich niet al te erg beïnvloeden door dit getwist tussen beide steden en op 13 december 1549 ontving Gent de toelating een sas doorheen de Landdijk te bouwen.

Men hoefde daartoe zelfs geen graafwerk te ver- richten, de ruimte tussen de twee strekdammen, voorheen als aanlegplaats gebruikt, kon als schuts- kolk dienst doen. De doorvaartbreedte van de " Zoete Speye " of sluishoofd langs de kant van het zoutloos Sasse Vaartwater bedroeg 7,2 m. De hoog- te van de spuien bedroeg 6,48 m.

In 1563 waren beide sluishoofden voltooid, er bleef slechts nog een rand van aarde over, die herinnerde aan de vroegere Landdijk.

Vieren we dit jaar het 150 jarig bestaan van het kanaal Gent-Terneuzen dan mogen we toch schrijven dat de eerste verbinding (via het noorden) naar





Overblijvend gedeelte van de Sasse vaart te Sas van Gent.

zee reeds plaats had op 3 april 1563. In het memo-
rieboek van Gent staat op datum van 3 april 1563
genoteerd: "het zaut watere quam en vloeyde in
t zoete watere".

Rond het Sas ontstond weldra een kleine neder-
zetting van winkeliers, kaaigezellen en arbeiders,
zo ontstond langzamerhand het stadje Sas van Gent.
In 1564 nochtans stortte het Zoute Spui in elkaar.
De Gentse magistraten bleven echter niet lang bij
de pakken zitten, met als gevolg dat in 1567 de
nieuwe sluis reeds in werking trad.

In feite bleef de de overslag van zwaar beladen zee-
schepen die bij hoog tij het Sas van Gent binnen-
vaarden, nog een zeer belangrijke bedrijvigheid.

Het grote voordeel was dat men onmiddellijk van
zeeschepen rechtstreeks op de binnenschepen kon
overladen, daar waar het vroeger eerst over de
Landdijk moest getransporteerd worden. Kleinere
zeeschepen met een diepgang van maximum 1,30 m
konden echter rechtstreeks doorvaren naar Gent.
De godsdienstoorlogen tijdens de tweede helft van
de zestiende eeuw en de strijd tussen Spanje en de
Verenigde Provinciën stelden een einde aan deze
gunstige ontwikkeling. In 1572 vernielden de Geuzen
het Sas van Gent en het zou nog vijf jaar duren
alvorens de sluizen weer hersteld waren.

Sas van Gent werd door de Geuzen uitgebouwd tot
een militaire vestiging. Een verbod van handel met
de opstandige provinciën Holland en Zeeland werd
uitgevaardigd in 1574. Gelukkig werd door de Paci-
ficatie van Gent in 1576 het normale verkeer en de
handelsbetrekkingen tussen alle Nederlandse ge-

westen hersteld.

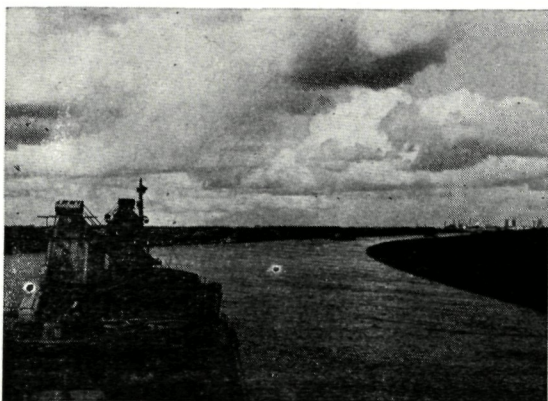
Tot een heel eind in de achttiende eeuw blijft de
geschiedenis van Sas van Gent een herhaling van
het voorgaande. Periodes van drukke scheepvaart
wisselen af met periodes van volledige blokkade,
naargelang wie er meester was in dat gebied.

De Hollanders waren intussen begonnen met de
inpoldering van de Braakman en het Sasse Gat werd
maar ondieper. De Sasse Vaart zelf had in 1774
nog slechts een diepte van een halve voet op
sommige plaatsen.

Dit was de toestand in Sas van Gent, toen beslist
werd in 1824 een kanaal Gent-Terneuzen te graven.
De oude sluis hersteld in 1577, zou aangepast wor-
den aan de nieuwe afmetingen van het kanaal.
Zij zou een doorvaartbreedte krijgen van 12m tus-
sen de sluishoofden en een lengte van 87m. Van
deze sluis is thans niets meer te zien daar men ze
heeft opgevuld en een marktplein van heeft ge-
maakt.

Daar waar de verbetering van de sectie Gent tot
Sas van Gent tamelijk eenvoudig bleek, stelde het
vak Sas van Gent tot Terneuzen grotere problemen.
Hier diende het kanaal immers twee armen te
doorsnijden die via de Braakman met de zee in
verbinding stonden.

Wanneer men thans door de brug van Sas van
Gent vaart, merkt men dat het kanaal naar rechts
zwenkt, dan wanneer de logische verbinding tussen
Sas van Gent en Terneuzen normaal rechtdoor zou
geweest zijn.



Kanaal zwenkt naar rechts, daar de eerste uitvoering van het kanaal tussen Sas van Gent en Terneuzen, langs het Sasse gat liep.

Dit afzwenken naar het noordoosten, is het gevolg van de eerste uitvoering van het kanaal. Om het Sasse Gat niet te moeten doorsteken, werd in 1825 afgezien van een rechte doorsteek naar Terneuzen en liet men het nieuw te graven gedeelte langsheen het Sasse Gat lopen. Zoals men op de kaart kan merken liep het Sasse Gat evenweldig aan onze huidige grens met Nederland.

De tweede arm van de Braakman, namelijk het Axelse Gat, omzeilen zoals men met het Sasse Gat gedaan had was onmogelijk. Daar waar men langs het Sasse Gat een afsluitdijk had gebouwd, was men verplicht doorheen het Axelse Gat eveneens een afsluitdijk te bouwen.

Dat het bouwen van deze afsluitdijk geen sinecure was kan men zich gemakkelijk voorstellen. De werken dienden uitgevoerd te worden tegen eb- en vloedstroom in. Bovendien moest de afwatering van de aangrenzende polders ongehinderd doorgaan. Deze 630m lange zeedijk, die tegelijk kanaaldijk werd, was na enkele dijkdoorbraken tenslotte beëindigd in 1825.

De sluizen in Terneuzen waren toen nog niet beëindigd zodat eerst nog een voorlopige afwateringssluiz in de Axelsedijk diende gebouwd te worden.

Tussen 1825 en 1826 was intussen het gedeelte tussen de Axelse afsluitdijk (thans Sluiskil) en Terneuzen klaargekomen.

In Terneuzen had men reeds de dammen opgevoerd om de sluizen in het droge te bouwen, zodat de konstruktie van deze kunstwerken nog vóór de winter 1825-1826 kon worden aangevat.

De Oostsluis en Westsluis hadden niet de vorm van onze huidige sluizen. De reden hiervan moet enkel uit technisch oogpunt bekeken worden. Inderdaad, men bezat toen niet de moderne technieken zoals gewapend beton e.a. De muren liepen van de sluishoofden, die toen zeer sterk werden gebouwd, schuins naar buiten toe om dan ongeveer halfweg van de sluis in- en uitgang, met een knik terug naar binnen te gaan. Deze muren werden dus als het ware geprangd tussen de sluishoofden, en de gronddruk werd niet zo tegengewerkt. Bovendien liepen deze muren niet vertikaal maar hadden wel een helling naar buiten toe.

De eerste sluis die klaar was, de Oostsluis, had één lengte van 110m en een breedte van 8m. Op 6 december 1826, dus 263 jaar na de opening van het Sas van Gent, was er terug een rechtstreekse verbinding met de zee, via de Westerschelde.

Ook met de Westsluis te Terneuzen, die op 12m breedte en 90m lengte diende uitgevoerd te worden, was men reeds flink opgeschoten. Einde 1827 kon deze sluis voor de scheepvaart worden opgesteld.

Het uitdiepen van de havengeulen in de buitenhaven verliep intussen niet zo vlot als men had gehoopt. Het project bestond erin, de buitenhaven gedeeltelijk te graven en ze verder op diepte te brengen door spuiingen met de sluizen. Toen dit niet doeltreffend bleek te zijn, moesten de havengeulen toch verder uitgegraven worden.

Het kanaal, met een breedte van 23m tot 25m aan de waterspiegel en 10m breedte op de bodem en 4,40mdiepte tussen Gent en Sas van Gent, en met een bodembreedte van 20 m en diepte van 4,50 m tussen Sas van Gent en Terneuzen, was «bevaarsklaar» op 18 november 1827.

Hebben de gebeurtenissen van de 16de eeuw de volledige ontplooiing van de Sasse Vaart belet, zo zal de Belgische Omwenteling van 1830 een flinke domper zetten op de expansiemogelijkheden van het pas afgewerkte kanaal. Reeds in oktober 1830 sloten de Nedeerlanders de Schelde en de Terneuze vaart. Van zijn kant liet de Belgische generaal Niellon in 1831 ter hoogte van Zelzate palen inheien in het water, om de Nederlanders te beletten langs hier Gent te bereiken.

Eerst in 1841, na de aanvaarding van de XXIV artikelen door Nederland en België konden opnieuw zeeschepen de Gentse haven binnen.

Maar reeds spoedig na de openstelling rezen er bezwaren door de tegenstrijdige belangen van afwatering en scheepvaart. Vermits voor de scheepvaart een zo hoog mogelijk peil, en voor de afwatering een zo laag mogelijk peil wenselijk was.

Dit probleem kreeg een oplossing door het Verdrag van 5 november 1842, hierdoor werd door Nederland aan beide zijden van het kanaal een waterleiding aangelegd voor de aanpalende polders en kreken. België diende hiervoor een jaarlijkse vergoeding van 50.000 fl te betalen. De Konventie van 20 mei 1843 regelde tenslotte de afwatering van de gronden die in België gelegen waren en bepaalde het niveau van het water in de verschillende secties.

In 1863 tenslotte bekommt België de afkoping van de Scheldetol.

Hier eindigt dan de geschiedenis van de eerste uitvoering van het huidige kanaal.

II Tweede uitvoering (1866-1886)

Door de aanzienlijke toename van het aantal schepen die bovendien steeds maar grotere afmetingen hadden, beantwoordde het kanaal niet langer meer aan de gewijzigde eisen van de scheepvaart.

In 1865 wenste het gemeenteraadslid Jules de Hemptinne het kanaal 1,70m dieper te maken.

Bovendien wenste hij de bodembreedte van het belgisch gedeelte dat toen 10m was, op dezelfde breedte te brengen als het gedeelte tussen Sas van Gent en Terneuzen, namelijk 20m.

Andere gemeenteraadsleden opteerden echter voor de omvorming en uitbouw van het tussen 1843 en 1862 gegraven Leopoldkanaal tussen Zelzate en Heist-aan-Zee tot volwaardig zeekanaal met grote afmetingen. Als doorslaand argument beweerden deze gemeenteraadsleden dat de onkosten voor de verruiming van die 50 km lange zeeverbinding niet hoger zouden liggen dan voor de uitbreiding van het toenmalige kanaal van Terneuzen.

Een unieke gelegenheid om een maritieme as Zeebrugge - Gent - Antwerpen uit te bouwen is toen verloren gegaan. Zeebrugge zou slechts in 1896 worden gebouwd en Antwerpen was toen nog toegankelijk voor alle schepen via de Schelde. Gent opvoerde eveneens voor zijn eigen weg naar zee, zodat het plan van een rechtstreekse verbinding naar Heist-aan-Zee werd afgekeurd en men startte met de verbetering van het kanaal Terneuzen.

Daar er met de Nederlandse regering nog geen overeenkomst was gesloten betreffende de verbetering op Nederlands grondgebied, werd reeds een aanvang gemaakt met de verbreding van verscheidene kanaalgedeeltes en met het bouwen van talrijke nieuwe konstrukties.

In 1873 stelde een KB de nieuwe afmetingen vast op 17m breedte op de bodem, 57m op de waterlijn en een diepte van 6,50m.

Technologische ervaringen die opgedaan werden met graafmachines bij werken aan de Donau en met bagermolens bij het graven van het Suezkanaal werden hierbij toegepast.

In Zelzate zelf diende een heel nieuw gedeelte te worden gegraven over een afstand van 4 km om er een hinderlijke bocht af te snijden.

Samen met deze kanaalverbeteringswerken werden eveneens nieuwe bruggen gebouwd te Zelzate, Terdonk, Langerbrugge en Meulestede.

Op 2 juni 1879 greep in aanwezigheid van de gouverneur van Oost-Vlaanderen, van het stadsbestuur van Gent en van de Gentse industriële en handelskringen de luisterrijke inhuldiging plaats van het nieuw gedeelte op Belgisch grondgebied.

De werken op Belgisch grondgebied waren tot een goed einde gebracht, nochtans was er nog steeds geen overeenkomst gesloten met de Nederlandse regering over het vak vanaf de grens tot Terneuzen. Pas in 1879 leidde nieuwe onderhandelingen tot een overeenkomst, waarvan de Belgische en Nederlandse regering op 31 oktober 1879 hun goedkeuring verleenden, en waarover ook de beide parlementen een gunstig advies uitbrachten respectievelijk op 25 februari 1880 in België en op 19 april 1880 in Nederland.

Te Sas van Gent werd in de nieuw gegraven kanaalarm een nieuwe sluis gebouwd met een lengte van 110m en een breedte van 12m. Verder werd op het Nederlands gedeelte hetzelfde dwarsprofiel aangebracht als op het Belgisch gedeelte.

De tweede uitvoering van het kanaal Gent - Terneuzen werd definitief voor de scheepvaart opgesteld op 1 september 1885. Op 13 november 1885

vaarde het Engelse stoomschip "Watlington", lengte 83,50m, breedte 11m, laadvermogen 2.000 ton met een volledige lading balen katoen uit de Verenigde Staten de Gentse haven binnen.



Kanaal, tweede uitvoering sluis Sas van Gent 1885

III Derde uitvoering (1891 - 1913)

In feite was de tweede uitvoering tot een goed einde gebracht in een periode gedurende dewelke de stoomschepen de volledige overhand behielden op de zeilschepen. In 1885 kwamen er in Gent nog slechts een honderd zeilschepen tegen zeshonderd stoomschepen. De afmetingen van deze laatste werden steeds maar groter, zodat weer nieuwe aanpassingen noodzakelijk waren om in de toekomst met andere havens te kunnen concurreren.

Gelukkig voorzag de Nederlands - Belgische konventie van 1879 in Artikel II, de mogelijkheid later te Terneuzen eventueel een nieuwe sluis te mogen bouwen.

De Belgische regering zou bij Nederland aandringen een nieuwe sluis te bouwen met dezelfde afmetingen als deze te Sas van Gent (110 X 12m). De grootste van de twee sluisen te Terneuzen, namelijk de Westsluis had slechts (90 X 12m).

Waarom tijdens de tweede uitvoering, de Westsluis in Terneuzen niet eveneens op 110m werd gebracht, is een groot vraagteken waar nergens in de bibliografie een antwoord is op te vinden.

Niettemin was men in Gent niet akkoord met een sluis van 110 X 12m. Na lange en moeilijke onderhandelingen kwamen de Nederlandse en Belgische regeringen tot een overeenkomst. In hun overeenkomst van 29 juni 1895 werd voor de sluis van Terneuzen een lengte vastgesteld van 140m en een breedte van 15,75m, terwijl de diepgang van het kanaal op 7,80m zou worden gebracht eenvormig met het volledig traject tussen Gent en Terneuzen.

Toen men al begonnen was met de werkzaamheden werd er door toedoen van minister Paul de Smet de Naeyer op 8 maart 1902 tussen beide landen een aanvullende konventie gesloten, die op menig punt de Gentse verwachtingen ver overtrof.

Volgens deze Konventie zouden volgende werken worden uitgevoerd :

1° Bouw van een schutssluis te Terneuzen
(140 X 18 X 8,35m)



Doorvaart van Zelzate richting Gent. Op achtergrond de brug van Zelzate. (Cornille R.)

- 2° Kanaal in Nederland
(waterspiegel: 67m, bodem: 24m, diepte: 8,75m)
- 3° Kanaal in België
(waterspiegel: 100m, bodem: 50m, diepte: 8,75m)
- 4° Aanleggen van een nieuwe kanaalarm te Sas van Gent, waarin op een afstand van 200m twee sluisdeuren zouden worden ingebouwd met een doorvaartbreedte van 26m.
- 5° Maken van een voorhaven te Terneuzen met een oppervlakte van 7 ha en een diepte van 9,42m.
- 6° Alle kunstwerken over het kanaal zouden een doorvaartbreedte krijgen van 26m en zouden zo moeten worden gebouwd dat ze later een diepte van 10m toelaten.

Bovendien zou door het opheffen van het niveauverschil van 45cm, tussen het Belgische en het

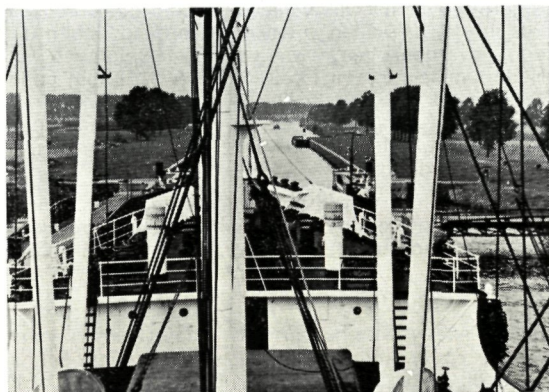
Nederlandse gedeelte slechts eenmaal moeten gesloten worden, nl. te Terneuzen. Behoudens bijzondere gevallen zouden de twee sluisen te Sas van Gent steeds openstaan.

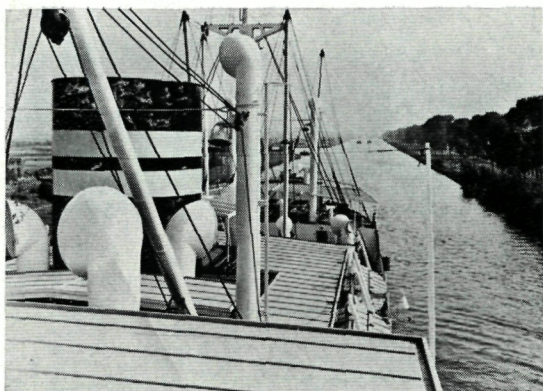
Einde november voer het 6.100 ton metende stoomschip de "Thurland Castle" met een lading katoen de haven binnen.

Op 15 februari 1910 had, in tegenwoordigheid van koningin Wilhelmina de officiële openstelling plaats van de sluis te Terneuzen. Drie jaar later, op 22 juni 1913, kwam koning Albert te Gent de feestelijkheden bijwonen ter gelegenheid van de inhuldiging van het vernieuwd Belgisch gedeelte en van de nieuwe haveninstallaties.

S/S Karmas 3460 ton passeert brug Sas van Gent en de sluis van Sas van Gent. Hier kon men normaal doorvaren. Werd slechts gebruikt bij uitzonderlijke waterstand. (cr)

S/S Karmas 3460 ton passeert de grens richting Terneuzen (cr)





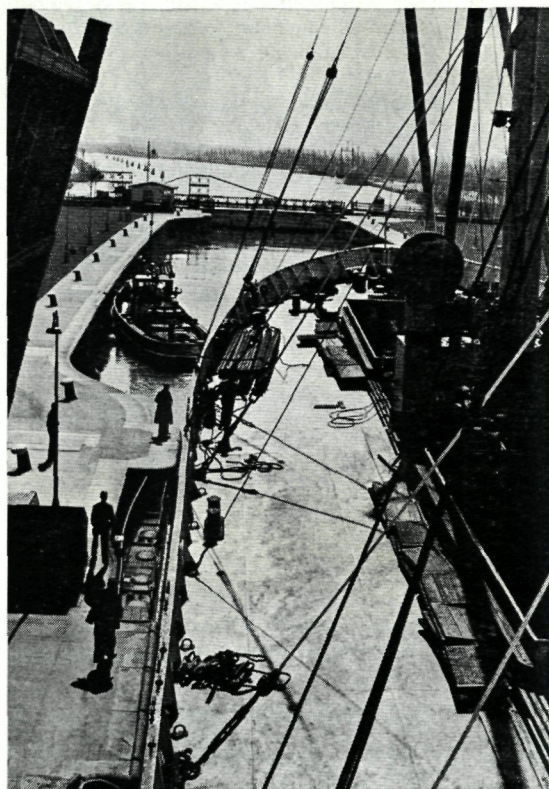
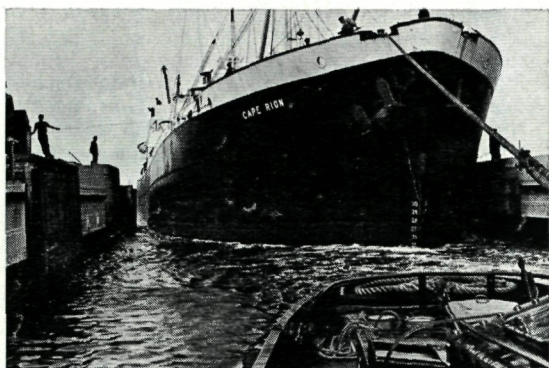
Zicht op het kanaal tussen Terneuzen en Sluiskil, richting Sluiskil (cr)

Minister Paul de Smet de Naeyer, die een zeer vooruitziend staatsman moet geweest zijn, had aan de Gentenaars een maritieme weg gegeven die nog voor tientallen jaren zou voldoen. Zij bezaten inderdaad in 1913 een kanaal toegankelijk voor schepen van 10.000 ton. De gemiddelde tonnage van de cargoschepen bedroeg in 1914 slechts 3.000 ton en in 1939 slechts 5.000 ton.

Maar de haven van Gent heeft in de loop van haar geschiedenis veel tegenslagen moeten ondergaan. De Sasse Vaart door keizer Karel medewerking gebouwd, is nooit tot volledige ontplooiing gekomen door de godsdienstoorlogen. De Belgische Omwenteling verhinderde dat het pas gebouwde kanaal tot ontplooiing zou komen.



Engelse duikboot vaart Westsluis in komende van Gent (cr)



Met het type «Liberty-ship» was de uiterste capaciteit van de sluis bereikt. S/S Cape Rion vaart de Westsluis in komende van Vlissingen. (cr)

Nu belette het uitbreken van de eerste wereldoorlog alle expantiemogelijkheden. Op het Nederlands grondgebied was het kanaal intact gebleven, maar van Gent tot voorbij Zelzate was alles vernield en ontworcht. De bruggen te Zelzate, Rieme Terdonck en Langerbrugge waren opgeblazen en in het kanaal lagen grote torpedoboten op de bodem.

Na de wapenstilstand sloeg men met man en macht aan het werk om het kanaal zo spoedig mogelijk weer toegankelijk te maken. Het Bestuur van Bruggen enWegen zorgde ervoor dat het Kanaal Gent-Terneuzen reeds op 15 maart 1919 opnieuw kon geopend worden. In 1921 kon het herstel van de kunstwerken over het kanaal als volledig voltooid worden beschouwd.

Het kanaal dat tot dan slechts een rol van verbindingsweg met de zee vervulde, zou vanaf nu een bijkomende rol vervullen. Langsheen het kanaal hadden zich vóór de Eerste Wereldoorlog slechts enkele bedrijven gevestigd zoals Etablissements Kuhlman en Société Chimique de Selzaete. Met het oog op de uitbreiding van de haven die toen slechts bestond uit de voorhaven, het houtdok en het grootdok, werd door de wet van 26 augustus 1920 het grondgebied van de stad Gent vergroot. Sommige gedeelten van Oostakker, Evergem en Wondelgem die in de omgeving van het kanaal gelegen waren werden naar Gent overgeheveld. In 1927 werden nog andere gedeelten van de langs het kanaal gelegen gemeenten Evergem, Kluizen, Ertvelde, Zelzate, Sint-Kruis-Winkel, Mendonk, Desteldonk en Oostakker bij Gent gevoegd. Een zone van 300m langsheen het kanaal werd bij het Gentse havengebied gevoegd. Het kanaal tussen Zelzate en Gent werd zo langzamerhand één grootdok met een lengte van 15 km.

De werkelijke uitvoering tot kanaaldok zou echter eerst in 1968 worden uitgevoerd, vermits het Belgisch gedeelte op dat ogenblik 50m breder zou worden dan het Nederlands gedeelte.

VI Vierde uitvoering (1954 - 1968)

In 1910 konden het kanaal en de sluis van 10.000 ton werkelijk als grandioos worden aanzien. In de jaren vijftig en zestig vormden zij echter een rem op de expansie.

Het eerste Suez-konflikt in 1956 had tot gevolg dat grotere en meer gespecialiseerde schepen werden gebouwd. Verlies van trafiek was dan ook onvermijdelijk voor de Gentse haven. In 1968 speelde de Gentse haven nagenoeg geer rol meer in het maritiem verkeer.

In 1954 werd reeds een aanvang genomen met de verbredings- en verdiepiings werkzaamheden op het Belgisch grondgebied.

Intussen werden reeds besprekingen gevoerd tus-



Verbredingswerken ter hoogte van brug Terdonck. Rechts komt de nieuwe scheepswerf van Langerbrugge (Fotokina)

sen de stad Gent en de Belgische staat. Die op zijn beurt in 1960 een konventie kon afsluiten met de Nederlandse regering.

Deze konventie voorzag dat een nieuwe sluis zou gebouwd worden en dat het kanaal een aangepaste verbreding, verdieping en rechtekking zou krijgen. De moderniseringswerken die stilaan begonnen waren in 1954 werden geactiveerd.

Op Belgisch grondgebied werd het kanaal, tussen Zelzate en Gent, ruimer uitgevoerd dan op het Nederlands gedeelte. Vermits dit Belgisch gedeelte bedoeld werd als kanaaldok en bijgevolg aanlegmogelijkheden moest kunnen bieden aan schepen in functie van de industrie die er zich zou komen vestigen. Vandaar dat dit gedeelte een breedte van 200m kreeg aan de waterspiegel. Het kanaal werd uitgediept tot op 13,50m.

In Zelzate zelf werd wegens technische redenen een nieuw kanaalvak gegraven buiten de gemeente. Voor de verbinding tussen beide oevers werd een mobiele brug gebouwd met een doorvaartbreedte

Verbredingswerken ter hoogte van Sadaci en ABP (fotokina)





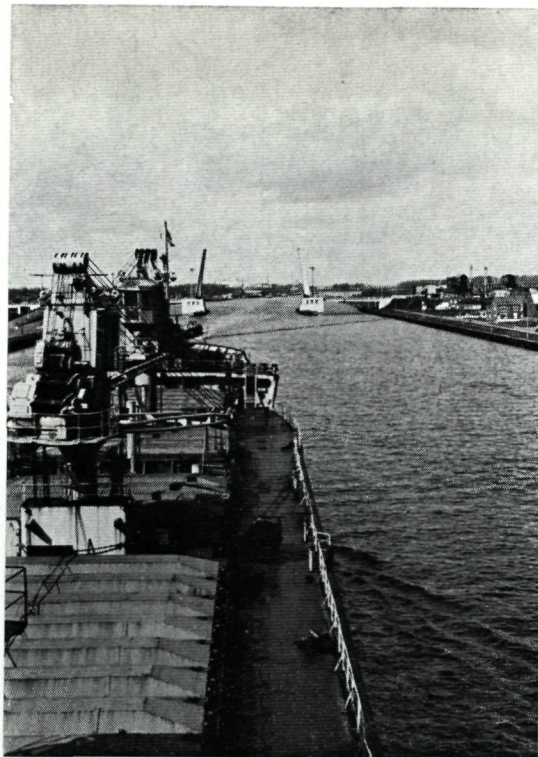
Verbreidingswerken ter hoogte van Texacodok en Sifferdok
(Foto IMPF)

van 60m. Voor de verbinding tussen Antwerpen en de kust werd een tunnel aangelegd in het nieuwe kanaalvak te Zelzate.

Opwaarts deze nieuwe kanaaldoorsteek werd aan het kanaal een verbreding gegeven van 400m aan de waterspiegel, als zwaaimogelijkheid voor de ertsschepen die bij Sidmar moeten lossen.

Dichter bij Gent werd een nieuw petroleumdok gegraven, waar gelijktijdig twee tankers van 60.000 ton de afgewerkte produkten van Texaco zullen kunnen laden. De ruwe olie wordt via een pipe-line

Nieuw kanaalgedeelte met brug van Zelzate



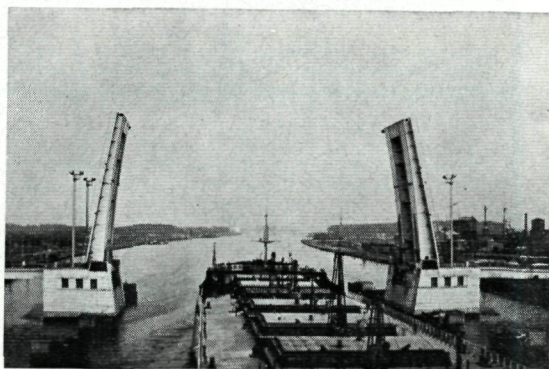
Zeebrugge - Gent naar de raffinaderij van Texaco - Ghent gevoerd.

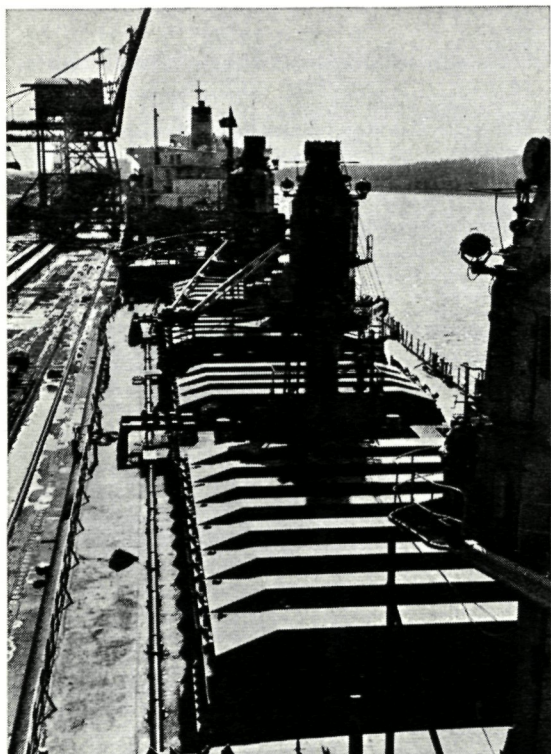
Op het Nederlands gedeelte werd in 1961 als eerste werk aanbesteed het baggeren van de bouwputten voor de sluizen.

De situatie van de sluizen en de voorhavens is bepaald door twee factoren. Uit de ervaring met de bestaande sluizen is gebleken, dat de invaart naar de haven van de Westsluis zeer gunstig is, vermits de havenmond iets terzijde ligt van de hoofdstroom op de Westerschelde. Ten tweede bleek de situering van de sluizen ten westen van Terneuzen de minste moeilijkheden op te leveren voor eventuele uitbreiding van de gemeentelijke bebouwing. Twee buitenhavens werden gegraven, een voor de zeevaart en een voor de binnenvaart. De vorm van de havens werd bepaald aan de hand van uitgebreide proeven in het waterloopkundig laboratorium in de Noord-Oostpolder, waarbij niet alleen werd gelet op de aanslibbing in de haven, de aantasting van de havenhoofden en de golfbeweging, maar ook op het in-en uitvaren van de sluizen en de havens.

Bij de uitvoering van het grondwerk werd tussen de Schelde en Sluiskil veel hinder ondervonden van een zeer dicht pre-historisch woud. Dit woud zou ongeveer 2 à 3.000 jaar voor Christus zijn ontstaan en bestond hoofdzakelijk uit naaldbomen, sommige meer dan 220 jaar oud, van 0,10 tot 0,85m dik en met hoogten van ongeveer 20m. Het bos is

Ertsschip passeert Zelzatebrug. (Foto Uguine Kuhlmann)





Ertsschepen langsij staalfabriek Sidmar

ten onder gegaan door de rijzing van de zeespiegel waarbij de wortels onder water zijn gekomen en de stammen verteerd. De wortels waren over het geheel zeer goed geconserveerd en lagen ongeveer 3 à 4 m onder de oppervlakte in een veenlaag. Het bleek praktisch onmogelijk deze onder de waterstand gelegen boomwortels met zuigers of baggermolens te verwijderen en dus moest dit gebeuren met draglines die de gehele oppervlakte tot onder de veenlaag hebben omgewoeld en gezuiverd van boomresten.

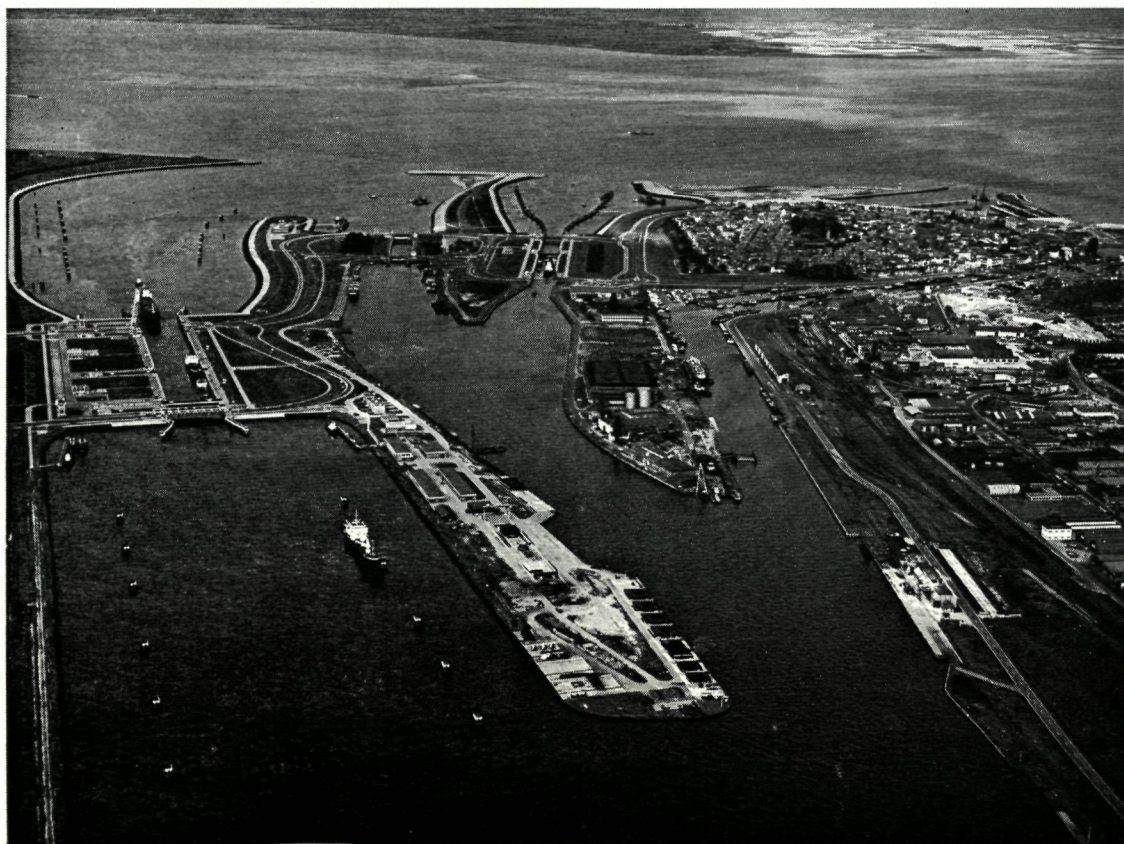
Bij de voorbereiding van de nieuwe sluisen te Terneuzen heeft men eerst een diepgaand onderzoek ingesteld aangaande de verlaging van het grondwater die zou volgen uit de bemaling der bouwputten.

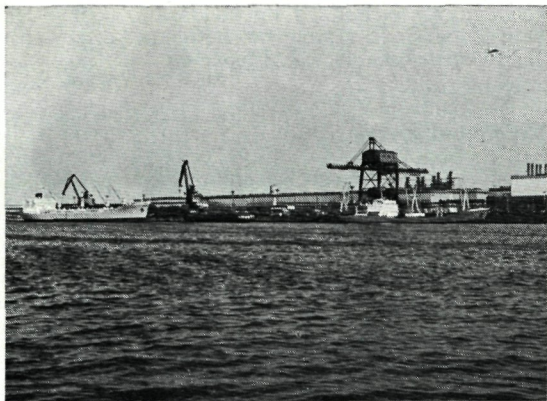
Dit onderzoek wees uit dat als gevolg van de grondwaterspiegelverlaging in de omgeving van Terneuzen plaatselijk ongelijkmatige zakkings van de ondergrond zouden kunnen optreden waardoor, afhankelijk van de ligging en de soort fundering, hier en daar schade aan de bebouwing zou kunnen ontstaan. Gelet op de samenstelling van de ondergrond en speciaal ook op de geaardheid van het grondwater en de daaraan verbonden onzekerheden

Sluisencomplex te Terneuzen.

Links de nieuwe Westsluis, op voorgrond het noordelijk uiteinde aan het kanaal. In het midden van links naar rechts : de Middensluis (1910), de Oostsluis, overblijvend gedeelte eerste uitvoering.

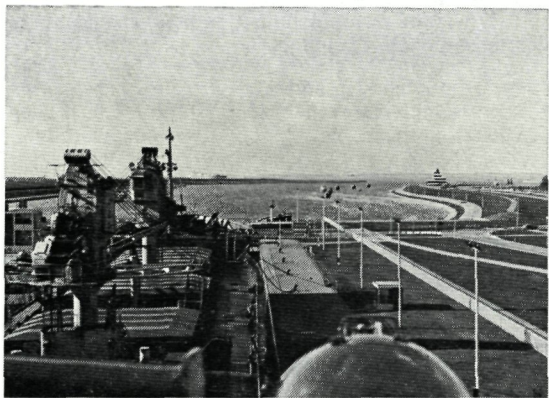
Op achtergrond van links naar rechts : Westbuitenhaven, Oostbuitenhaven, Voorhaven eerste uitvoering (1825) thans jachthaven. (Aerophoto-Schiphol)





Zwaaiplaats van 400m ter hoogte van Sidmar

bleek het niet mogelijk de omgeving door de uitvoering van bijzondere voorzieningen op een zodanige wijze voor schade te behoeden dat de kosten voor deze voorzieningen en het risico dat zij niet aan de gestelde doeleinden zouden beantwoorden in redelijke verhouding zouden staan tot de schade die mocht worden verwacht. Latere hydrologische waarnemingen aan de hand daarvan uitgevoerde nadere studies hebben dit nogmaals bevestigd, ondanks dat meer schade werd geclaimd dan in de verwachtingen lag. Op grond van het onderzoek werd besloten schade als direct gevolg van de bemaling der bouwputten van Rijksweg te vergoeden.



Verbreiding Sluiskil

De bouw van de sluizen zelf werd in 1962 opgedragen aan een combinatie van drie Belgische en drie Nederlandse aannemers.

Afmetingen van de sluis (nieuwe weestsluis) te Terneuzen zijn :

Lengte tussen de buitendeuren : 355m : Lengte tussen binnendeuren : 290m : Breedte sluis : 40m. In de sluis bevinden zich aan weerszijden houten vlotter die het aanleggen en vertrekken van de schepen vereenvoudigen. Zij dienen tevens als bescherming van de sluiswand.

Diepte : Buitendrempel : 12,82m bij NAP. (Nieuw Amsterdams Peil) of 10,80m onder GWL.

Binnendrempel : 13,50m onder kanaalpeil.

Als keringsmiddelen zijn in het binnen- en buitenhoofd ieder twee stalen roldeuren opgenomen. Bovendien werd een tussenhoofd ontworpen met één roldeur. Deze roldeuren rollen bij het openen in deurkassen, waarvan er twee als reparatiedok zijn ingericht.

Het vullen en ledigen van de kolk gebeurt door het aan de westzijde van de sluis ontworpen spuirool. Dit heeft een instromingsopening aan de kanaalzijde onder het binnenhoofd. Het is voorzien van dwarsriolen die uitmonden onder de kolkvloer, welke ter plaatse van de riolen voorzien is van openingen. De uitlaat van het riool is gelegen onder de eveneens geperforeerde vloer van het buitenhoofd. De waterstroom in het riool wordt geregeld met een stelsel van schuiven.

Indien geen voorzieningen zouden worden getroffen, zouden door het schutten grote hoeveelheden zoutwater in het kanaal opdringen, hetgeen bezwaren oplevert voor de industrie en de landbouw. Voor de voeding van het kanaal is Nederland namelijk geheel afhankelijk van water uit België. Daarom moet de hoeveelheid zout water, die tijdens het schutten het kanaal opkomt, beperkt worden. Dit gebeurt door de reeds genoemde drempel in het binnenhoofd, door zoveel mogelijk te schutten met een gedeelte van de sluis kolk en door de luchtbellschermen bij de deuren.

Het zoute water (dat zwaarder is dan het zoet water) dat toch het kanaal binnendringt, wordt opgevangen in een z.g. "zoutkom", een drie meter verdiept kanaalgedeelte onmiddellijk achter de sluis. Uit deze kom kan het zoute water bij laagwater door het spuirool naar buiten worden geloosd.

Het grootste schip dat tot heden door de westsluis werd geschut is de "Helga Oldendorf" 74.013 ton, 244m lang, 32m breed, 12m diepgang.

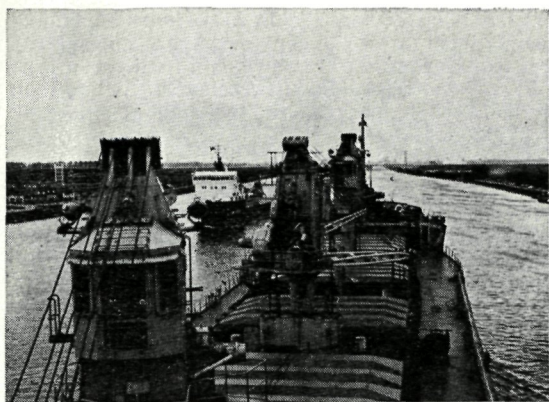
Een sluis voor de binnenvaart en de duwkonvoien werd gebouwd tussen de in 1910 gebouwde westsluis en de kom van Terneuzen. Deze sluis dient ter vervanging van de steek verouderde sluizen van de eerste uitvoering van het kanaal. Deze binnenvaartsluis is 24m breed en heeft een nuttige lengte van 280m. De vloer van de sluis ligt 8,50m onder kanaalpeil en 4,50m onder de gemiddelde laagwaterstand in de Schelde. Kustvaarders met een maximum diepgang van 3,50m kunnen van deze sluis eveneens gebruik maken.

Bij deze twee sluizen werden twee nieuwe voorhavens gegraven. De Westbuitenhaven voor de zeevaart toegang gevend naar de nieuwe westsluis en de oude westsluis van 1910 (thans Middensluis genaamd), de Oostbuitenhaven voor de binnenvaart toegang gevend naar de Oostsluis of binnenvaartsluis.

De lengte van de zeevaarthaven bedraagt 1500m, de invaartbreedte ongeveer 250m op de waterlijn en de diepte 14m onder de gemiddelde waterstand. De dijken rond de haven vormen een deel van het Deltaplan en werden aangelegd op 8m + NAP d.w.z. 3m boven stormvloed.

De voorhaven voor de binnenvaart heeft een lengte van 700m, een invaartbreedte van 100m en een watrdiepte van gemiddeld 7,50m.

In beide havens werden wachtplaatsen voor de schepen voorzien.



Westsluis, buitenhaven

De in 1825-1827 gebouwde Oost-en Westsluis werden gedeempt.

Het nieuwe dwarsprofiel van het kanaal tussen Terneuzen en de grens werd vastgesteld op een waterdiepte van 13,50m, een breedte op de waterspiegel van 150m en een bodembreedte van 72m. Het kanaal werd van de aangrenzende landerijen, die gemiddeld 1m beneden het kanaalpeil liggen gescheiden door dijken met een minimale kruinsbreedte van 20m op ongeveer 1,50m boven het kanaalwater.

Op deze dijken zijn wegen aangelegd voor onderhoud van het kanaal. Het nieuwe tracé van het kanaal werd zodanig bepaald, dat het zoveel mogelijk het bestaande kanaal volgt en dat de verbreding slechts aan één zijde, nl. aan de westzijde tussen Terneuzen en Sluiskil en overigens aan de Oostzijde diende te gebeuren. De bestaande bochten werden vergroot tot 3.000m.

Door de verbreding van het kanaal kwamen de bestaande bruggen te vervallen. Evenals bij de oorspronkelijke Westsluis werden over de nieuwe sluizen zowel over de buiten- als over de binnenhoofden basculebruggen gelegd, zodat het wegverkeer geen oponthoud ondervindt van de scheepvaart. De basculebruggen werden uitgevoerd met een enkele klap.

Bovendien werden nog bruggen gebouwd in Sas van Gent en circa 1 km ten noorden van Sluiskil; de laatste brug is tevens bestemd voor spoorwegverkeer.

De bruggen zijn ontworpen als draaibruggen met een doorvaartbreedte van 60m en een doorvaarthoogte in gesloten stand van 7m, zodat de meeste binnenvaart onder de brug kan passeren.

In Nederland werd voor draaibruggen gekozen omdat bezwaar bestond tegen een dubbele basculebrug zoals in Zelzate. Een basculebrug levert namelijk moeilijkheden op bij de overgang van de klappen voor het spoorwegverkeer. Voor de eenvoud heeft men dan in Sas van Gent dezelfde constructie gebruikt.

Al deze werken waren grotendeels voltooid op 19 december 1968 in aanwezigheid van Juliana,

koningin van Nederland en Boudewijn, koning van België, de dag waarop de vernieuwde scheepvaartweg in gebruik werd genomen.

V Vijfde uitvoering (1970 - ?)

Rekening houdend met de hydraulische omstandigheden van de Westerschelde tussen Vlissingen en Terneuzen (huidige minimumdiepte bij Pas van Terneuzen: 12,70m), en van de Wielingen en het Scheur, werd in de periode 1968-1970 de studie van een nieuwe verbinding van de Gentse haven met de Noordzee uitgevoerd.

Verscheidene mogelijke oplossingen werden bestudeerd. Het tracé dat weerhouden werd zou van Terneuzen (nieuwe 125.000 ton sluis ten westen van de huidige 60.000 ton sluis) via Sluiskil en Wachtebeke naar Gent (Rodenhuize) lopen.

Dit tracé werd weerhouden, steunend op de volgende elementen: onder nautisch oogpunt betekent het een goede oplossing: de schade-insnijdingen op het Nederlands en Belgisch grondgebied worden minimaal gehouden; een maximale ontsluiting van industriegronden wordt mogelijk en ten slotte wordt een latere uitbreiding van de haven in oostelijke richting niet uitgesloten.

De studie betreffende de nieuwe maritieme verbinding voor Gent werd begin 1971 aan de minister van Openbare Werken overgemaakt.

Zoals in het verleden vertrouwt Gent er op dat voor de 125.000 tonvaarweg spoedig een oplossing zal verworven worden, in het belang van Gent en van de nationale economie.

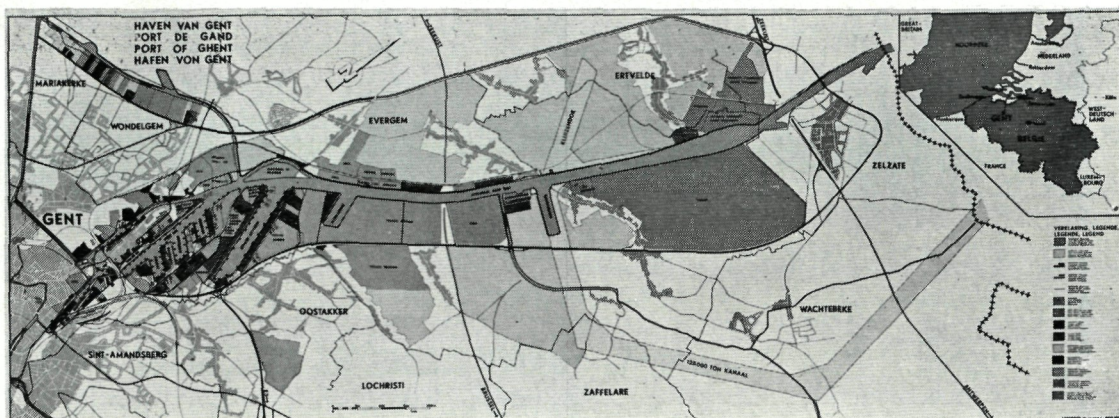
Gent is er zich van bewust dat nog enkele jaren zullen verlopen vooraleer het eerste schip van 125.000 ton in de haven zal ontvangen worden.

Het afsluiten van een nieuwe konventie tussen België en Nederland, het bouwen van een nieuwe sluis en een aansluitend kanaal kan niet zonder het element tijd gebeuren.

Ondertussen worden een aantal grote werken voorzien. Het Rodenhuizedok op de oosterlijke oever is praktisch beëindigd. Het vormt in feite de uitbreiding van de haven in oosterlijke richting enerzijds en is tevens bedoeld als aansluitingspunt tussen het bestaande en het geplande 125.000 ton-kanaal. De kaaimuren hebben een waterdiepte van 18m, alhoewel conform, zullen de scheepvaartmogelijkheden thans slechts tot 19.50m gebagard worden.

Bij de volgende fase zal het dok verlengd worden ten oosten van J.F. Kennedylaan waarvan de rijstroken evenals het er naast liggend industrieel in een tunnel dienen gebracht te worden. Op dit kanaaldok zullen verder insteekdokken geaxeerd worden.

Het Kluizendok zal zich situeren op de westelijke oever van het huidige kanaal ter hoogte van het hogergenoemde Rodenhuizedok. Dit dok zou eveneens uitgevoerd worden met technische kenmerken die aan schepen van 125.000 ton beantwoorden. Gent opteert voor de toekomst.



Na de beperkte manoeuvreerruimte op het kanaal, ervaart de Gentse loods de Schelde als een rustig vaarwater. Nog een twaalf mijlen blijven er af te leggen tot de open zee.

Bibliografie.

Gent op de wateren en naar de zee :

(J. Decavele, R. De Herdt, N. Decorte)

Gent werkt. " De haven van Gent. Verleden, heden en toekomst " (Van den Daele)

Haven van Gent. Maandelijks informatietijdschrift uitgegeven door de Havendienst.

Verbetering van het kanaal van Gent naar Terneuzen. (Rijkswaterstaat Directie - Zeeland)

Internationaal Toekomstkanaal. Tijdschrift " Land + Water " overkoepelend orgaan op het gebied van de waterstaat en de daarbij betrokken landbouw en industrie.

Schelde Guide 1977. Scheldt Information Office Terneuzen.



International Electronics Service N.V. "INES,,

Terbekehofdreef 54 — 2610 WILRIJK

Tel. 031-28.10.32 (10 lijnen) - Telex 31895

○ Afdeling Marine en Systemen ○

Agenten voor : Anschutz, Amplidan, Bouyer, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Hastie, Hovermarine, M.A. De Keijzer, Ginge, Jungner, Redifon, Ring-Master, Simrad

L'AMERICA CUP

Par J.M. de Decker.

Une fois encore, comme tous les quatre ans, les goélands du Rhode Island, du Massachussetts et du Connecticut, qui ont l'habitude de se rencontrer au dessus de la baie de Newport, penseront que les hommes sont fous.

Une fois encore, ils vont faire — les hommes — un grand cirque au milieu de la mer; ils s'y presseront à bord de centaines de bateaux de toute forme et de tout tonnage, chriscrafts, ketches, yawls, cotres, vedettes, trawlers et bateaux-mouches chargés de spectateurs debout, à quinze dollars par tête, tout cela naviguant en fête, battant pavillons multicolores. Tout cela pour regarder deux navires minces et racés se livrer au corps à corps une bataille furieuse en faisant voler l'écume qui est la poussière de cette arène.

Car l'«America's Cup» n'est pas une simple régates. C'est un duel où beaucoup de coups sont permis, une lutte faite de ruses subtiles élaborées dans la science des coups de tabac et des vagues; ce qui se rapproche le plus de la guerre de course qui fit battre les cœurs de tant de marins pendant des siècles.

La compétition, qui se déroule en sept régates sur un parcours d'environ quarante kilomètres, prend la forme d'un défi lancé à l'Amérique. Deux voiliers seulement entrent en course: l'américain et celui du pays qui a jeté le gant. S'ils sont plusieurs à l'avoir fait, les challengers doivent commencer par s'entamer entre eux. Personne jusqu'à présent n'a réussi à ravir le trophée aux yankees.

Un trophée qu'ils s'approprièrent en 1851.

Ce 22 août, la reine Victoria, sa cour en grand arroi et toute la gentry anglaise assistent, depuis l'île de Wight, aux régates du Royal Yacht Squadron. Quinze voiliers se poursuivent sur l'océan. Quatorze s'enorgueillissent d'appartenir à la flotte de sa Gracieuse Majesté. Le dernier, l'outsider, appartient à un syndicat de banquiers originaires d'une ancienne colonie dont il porte le nom: Il s'appelle l'«America» et on ne lui donne pas une chance.

Sauf John C. Stevens, commodore du Yacht Club de New-York, venu des Amériques à bord de ce schooner de trente mètres de long, et son constructeur, William Brown, qui y croyait tellement qu'il avait accepté de reprendre le bateau sans paiement à Stevens, au cas où il ne triompherait pas de ses concurrents anglais.

Stevens et Brown avaient de bonnes raisons d'être confiants. Les schooners du type «America» étalent depuis longtemps les navires préférés de toutes les entreprises offrant les services d'un pilote aux bateaux entrant dans les ports américains. Et comme, dans ce métier, le premier arrivé, c'est-à-dire, le plus rapide, emportait l'affaire, il s'agissait d'être le plus rapide.

A 9 heures 55, le départ est donné à l'ancre par un coup de canon. Avant que la fumée se soit dissipée, les concurrents se sont élancés. Sauf l'«America» qui a tardé à relever son ancre et a hésité sur la toile à déployer.

Quinze minutes plus tard pourtant — la course durera 10 heures 30 —, on le retrouve à la quatrième position derrière l'«Aurora», l'«Arow» et le «Volante». Au virage marqué par la bouée «Nab», au large du promontoire du même nom, les trois Anglais naviguant côte à côte forment écran et obligent l'«America» à ralentir. Mais dans la ligne droite qui suit, celui-ci rattrape ses concurrents. Aucun de ceux-ci n'arrivera plus à l'inquiéter.

A bord du yacht royal, au moment où pointe à l'horizon la première voile, la reine Victoria qui, entre deux tasses de thé, n'a suivi la course que de loin s'informe:

- Les voilà ?
- Oui, Majesté. Ne vous en déplaie, l'«America» est le premier.
- Et le second ?
- Hélas, Majesté, il n'y a pas de second !

Parole devenue l'un des classiques de l'Histoire. Il n'y avait pas de second digne de ce nom, en effet. L'«America» termina la course avec 8 miles d'avance sur l'«Aurora». Le troisième classé, le «Bacchante» arrivera une heure plus tard.

Le commodore Stevens s'en retourna chez lui content mais déçu. Content d'avoir démontré aux Anglais la supériorité des «schooners» et des marins américains. Déçu, parce qu'il avait espéré que les organisateurs le défrayeraient de ses frais, ce qu'ils ne firent pas, l'obligeant à honorer de sa poche la facture du constructeur, William Brown. Et qu'il n'emporta pour tout trophée qu'une aiguère en argent de style rococo (aussi laide que devait l'être plus tard la Coupe Davis) d'une valeur de 500 livres sterling.

Trois ans plus tard, le commodore ayant érigé la coupe en challenge pour les yachtmen du monde entier, l'offre au Yacht Club de New-York.

Pendant plus d'un siècle, Anglais, Australiens, Canadiens et Français tenteront de reprendre aux Américains le trophée gagné par l'«America». La coupe est devenue un vrai «tonneau des Danaïdes» où se sont engouffrés une vingtaine de voiliers, deux cents hommes d'équipage et plus de cinquante millions de dollars sans que la suprématie américaine ait jamais été menacée d'un centimètre.

Malgré cinquante huit régates et vingt deux défis — quinze anglais, un écossais, deux canadiens, deux australiens et deux français —, l'aiguière imprenable continue de narguer les snobs et les fanatiques internationaux derrière la vitrine du Yacht Club de New-York.

Le règlement, à la fin du siècle, était encore relativement simple : il tenait en quatre points :

- Le club, tenant du titre, ne peut aligner qu'un seul bateau face à ses challengers;
- Pour prouver leurs qualités de navigabilité, les challengers doivent se rendre par leurs propres moyens sur le lieu de la course;
- Les participants ne peuvent évoluer qu'à la voile. S'ils n'ont qu'un mât, celui-ci ne peut excéder une hauteur de 65 à 90 pieds par rapport à la ligne de flottaison. S'ils en ont deux, ces mesures sont portées à 80 et 115 pieds;
- Au cas où les parties ne pourraient se mettre d'accord sur le règlement de la compétition, la Coupe se disputera en trois manches, le vainqueur de deux de celles-ci étant déclaré vainqueur absolu.

Ce n'est qu'en 1870 que les étrangers, les Britanniques en l'occurrence, relevèrent le gant pour la première fois. Mais le yacht insulaire «Cambria» subit un sévère échec devant le «Magic» qui arborait la bannière étoilée.

C'était le début d'une série d'échecs ininterrompue à ce jour. Et ce, en dépit des moyens financiers mis en jeu. Des milliardaires, comme sir Thomas Lipton (le thé), qui fit construire cinq «Shamrocks» entre 1903 et 1930, ou Tommy Sopwith (les avions), dont les deux «Endeavour» échouèrent en 1934 et 1937 devant le «Rainbow», puis le «Ranger», armés l'un et l'autre par le magnat américain Vanderbilt, y laissèrent des fortunes. Des «syndicats», dont l'un d'éleveurs de moutons australiens, ne furent pas plus heureux.

Seize courses furent disputées entre 1870 et 1937, auxquelles participèrent une variété infinie de navires. Le plus petit, le «Mischief» en 1881, avait une longueur de 27 pieds; le plus grand, le «Reliance» en 1903, 143 pieds. Une majorité de cutters, mais des schooners et des sloops aussi, en bois, en acier, en mélange de bois et d'acier. Toute la gamme de ce qui, à l'époque, pouvait se mouvoir le plus vite sur l'eau, à la voile.

La deuxième guerre mondiale et le coût, devenu prohibitif, des grands voiliers de course répondant aux spécifications du Règlement initial de la Coupe créèrent une parenthèse de vingt ans dans son histoire.

Pour qu'elle puisse revivre, il fallait en modifier le Règlement. Il le fut, en 1957. La compétition était désormais ouverte aux yachts de 12 mètres — plus économiques — et, partant, les challengers n'étaient

plus obligés de se rendre par leurs propres moyens sur les lieux où elle se déroulerait.

Cinq régates furent disputées entre 1958 et 1970, à l'issue desquelles les tenants du titre — les Américains — avaient cinq victoires de plus à leur actif : deux contre les Britanniques, trois contre les Australiens.

L'entrée en lice du «France» appartenant au baron Bich, le roi du stylo à billes (cinq millions de «Bic» sont produits chaque jour dans ses usines) en 1970, eut pour effet de faire sortir l'«America's Cup» de son cadre anglo-saxon et d'attirer sur elle l'attention du public européen.



Le «France» de Marcel Bich 1970

«En affaires, dit Marcel Bich, il faut foncer, toujours foncer». «Construisez-moi un douze mètres» ordonna-t-il à l'architecte naval marseillais, Marcel Mauric le jour où sa décision fut prise de tenter de s'emparer du monument suprême de la course régatée. L'entreprise était folle, mais pleine de panache. Il fallait pour s'y lancer un financier doublé d'un con quérant.

Le règlement de la Coupe est dur pour les nations qui n'ont pas une longue tradition de la voile de compétition. La France est de celles-ci. Des chiffres terriblement stricts définissent les principales caractéristiques des concurrents : 14 mètres à la flottaison, 22 mètres de longueur hors tout, 175 m² de voiles. La coque doit être en bois. Pour le reste, c'est la course à l'allègement. Les seuls spécifications qui ne sont pas données concernent certains matériaux employés et certains détails de la silhouette générale.

En outre, et c'était la difficulté majeure pour la France, les moindres pièces du voilier, de la pointe du mât à la quille en passant par les haubans, les voiles et les écoutes, doivent être réalisées dans la patrie d'origine du challenger.

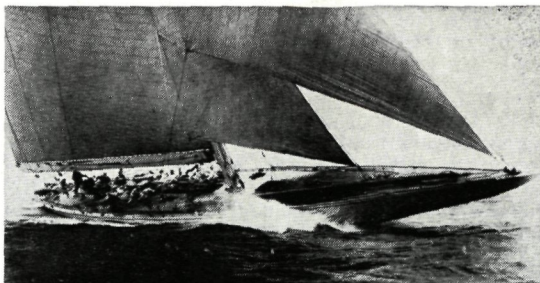
Marcel Bich réalisa tout cela à coup de millions. Il crut que cela suffisait pour gagner. Techniquement son bateau était valable. Où les choses se gâtèrent, c'est au niveau des hommes. En cours de régate — il s'agissait des éliminatoires contre le navire australien «Gretel II» —, il crut possible d'utiliser ses barreaux comme des pions, lançant le premier dans la bataille pour le limoger ensuite au bénéfice d'un second pour rappeler, ensuite encore, le premier et, couronnant le tout, prendre lui-même la barre et se perdre ignominieusement dans la brume.



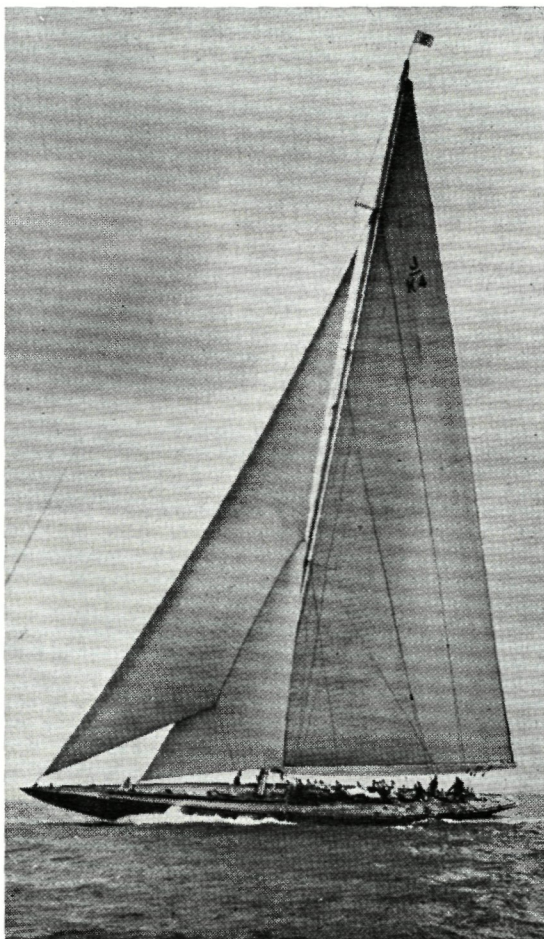
Le «INTREPID» et le «GRETTEL II»

Le Baron apprit, à cette occasion, qu'aucun mât en titane, aucun tissu de voile élaboré dans les éprouvettes des ateliers de recherche d'un puissant consortium de produits chimiques ne remplace valablement le coup d'œil et le flair de l'homme à la barre. En 1974, le roi du stylo à billes remet cela et n'est pas plus heureux que la première fois. Le «France II» se fait éliminer par le yacht australien «Southern Cross» qui, lui-même, doit s'incliner dans la finale contre son concurrent américain, le «Courageous». La «Auld Mug» — la vieille aiguière — renouvelle pour quatre ans son bail dans la vitrine douillette du «New-York Yacht Club».

Le navire qui gagne l'«America's Cup», l'expérience l'a prouvé, est celui qui a le meilleur «skipper» c'est à dire l'homme qui est à la barre et qui lance les ordres à son équipage.



Le «RAINBOW»



Le «ENDEAVOUR» de Tommy Sopwith

La course se joue, dès avant le départ. Une meilleure manœuvre peut placer tout de suite en tête le plus rusé, même s'il n'a pas le bateau le plus rapide. La ligne droite qui s'ouvre devant les étraves des deux bateaux, au moment du coup de canon de départ, ne l'est que sur le papier, car le vent souffle de face. Il faut louvoyer. Dans le sport qu'est la voile, contrairement à un principe bien établi, la ligne brisée se révèle être souvent le plus court chemin d'un point à un autre.

Des sommes faramineuses sont dépensées par les constructeurs pour que les 12 mètres de course puissent arriver à louvoyer dans un angle de 35 degrés avec le vent et marcher à 8 nœuds, le

double des performances susceptibles d'être réalisées par les autres voiliers.

Un équipage entraîné à manœuvrer vite peut marquer des points dans cette phase là, parce qu'il peut gagner des secondes à chaque virement de bord. Un meilleur coup d'œil du barreur pour le choix de l'instant où il faut lancer l'ordre de virer peut compenser un handicap dans la qualité technologique du bateau.

Ayant atteint la première bouée et viré autour, les concurrents retournent alors vers l'endroit d'où ils viennent, mais pas directement. Ils visent une autre bouée formant le troisième sommet d'un triangle dont les deux premiers sont le point de départ et la bouée placée face au vent dont il vient d'être question.

S'éloignant, par conséquent, en oblique de cette bouée face au vent, ils ont alors le vent arrière, venant de biais. A ce moment-là, ça fonce. Le poids du vent écrase la voilure, les haubans d'acier se tendent comme des cordes de guitare, sous l'eau, les 20 tonnes de plomb de la quille le remontent lentement vers la surface pour rétablir l'équilibre.

C'est là que l'homme qui a dessiné le bateau apprend que ses calculs étaient justes ou non. C'est là que le «skipper» se rend compte s'il a fait régler au mieux cette forêt de ficelles s'entrecroisant dans la mâture, qui ont nom : haubans, bastaques, drisses et écoutes.

Les concurrents virent ensuite autour de la seconde bouée et regagnent leur point de départ, traçant ainsi le troisième côté du triangle. Toujours par vent arrière et de biais mais après un mouvement de 180 degrés de la grande voile, avec sa bôme, au moment du virage.

Dans ce match au corps à corps, il n'y a qu'un premier et un dernier. On perd tout ou on gagne tout. On est à tout moment aux limites de la résistance du grément. Et un dépassement est d'autant plus dangereux qu'il fait perdre au navire dépassé

le vent qui était dans ses voiles et qui est volé par celui qui dépasse.

Parvenus à nouveau à leur point de départ après avoir tracé dans les vagues un triangle complet, les deux 12 mètres visent à nouveau la bouée face au vent. Même jeu qu'après le coup de canon du départ. Mais, dès qu'ils l'ont atteinte, cette fois ils virent sec pour regagner directement le point de départ. Le reste de la course se dispute sur ce parcours, ce va-et-vient en ligne droite, vent debout puis vent arrière, jusqu'à ce que la distance totale fixée par le règlement ait été atteinte.

Les navires engagés dans la course étant technologiquement de la même valeur, c'est finalement celui qui a le meilleur barreur qui triomphe. Le barreur, seul maître à bord après Dieu, l'homme qui règle le navire, fait envoyer la voile qu'il faut au bon moment, donne ses ordres à l'équipage tout au long d'une course qui dure de quatre à six heures et est perdue ou gagnée à chaque instant.

Les Américains, il faut le reconnaître, ont toujours eu les meilleurs barreurs. Avantage certain. Autre avantage, plus difficile à compenser à en croire leurs rivaux, celui du terrain. Aussi longtemps que le challenge sera disputé sur le plan d'eau de Newport, trop bien connu des Américains disent-ils, les adversaires seront trop handicapés pour avoir une chance sérieuse de gagner. D'autant plus, ajoutent-ils, que le finaliste américain est désigné après une série de régates d'entraînement auxquelles participent une flotille entière de concurrents et que le «New-York Yacht Club», qui patronne la course, en modifie le règlement à son gré, c'est à dire en faveur des candidats nationaux.

On peut en discuter. Toujours est-il que les Américains restent confiants. Tellement confiants qu'à la question posée récemment au commodore du club par l'un des récents vainqueurs de la course, qui désignait la Coupe dans sa vitrine : «Que mettrions nous à sa place, si nous perdions», celui-ci répondit froidement : «Le crâne du type qui l'aura perdue».



maritiem

panorama

door Henri Rogie.

In onze vorige editie schetsten wij de evolutie van de **zeehaventrafiek 1976** in de havens van Oostende en Zeebrugge. Nu komen **Gent** en **Antwerpen** aan de beurt.

GENT

1. Zeescheepvaart	Aantal + verg. '75		BNT + verg. '75
Totaal aangekomen zeeschepen	3.259 (—39)		9.274.137 (+17%)
2. Zeegoederen verkeer (in ton)	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '75
Totale trafiek	11.156.074 (+26%)	4.179.618 (—10%)	15.335.692 (+13%)
Ertsen	5.275.717 (+35%)	143.872 (—18%)	
Landbouwprodukten	1.924.131 (+40%)	427.526 (—10%)	
Steenkolen	1.098.668 (—10%)	238.012 (+38%)	
Petroleumprodukten	1.064.373 (+31%)	2.023.739 (— 9%)	
Staalprodukten	218.553 (+47%)	979.202 (—18%)	

Recordjaar qua binnengevaren scheepstonnage.

De onlangs gepubliceerde NIS-gegevens m.b.t. de zeescheepvaarttrafiek in de Gentse haven tijdens het jaar 1976 wijzen op een vrij tegengestelde trend. Enerzijds daalde het aantal binnengeloodste zeeschepen tot 3.295, dit is het laagste, geboekte cijfer sinds de ingebruikneming van de 60.000 ton-sluuis van Terneuzen in 1968, terwijl anderzijds hun

globale tonnenmaat tot eventjes 9.274.137 BTN steeg, wat een absoluut recordcijfer betekent voor het Gentse zeehavenverkeer. Het verlies aan binnengevaren eenheden werd dus ruimschoots goedgemaakt door grotere scheepstonnages, wat wijst op een vrij expansieve trafiek van tank-, erts- en andere bulkschepen.

Hoe de zeescheepvaarttrafiek van de Arteveldestad evolueerde sinds de inhuldiging van de nieuwe zeesluuis, vinden wij in volgende tabel weergegeven:

Jaar	aang. zeeschepen	Tonnemaat	nMt
1968	2.697 100%	1.670.904	100%
1969	3.578 133%	5.136.748	307%
1970	3.634 135%	5.834.566	350%
1971	3.813 141%	6.862.468	411%
1972	4.093 152%	8.261.475	494%
1973	3.789 140%	8.113.877	486%
1974	4.093 152%	9.175.221	549%
1975	3.398 126%	7.880.613	472%
1976	3.259 120%	9.274.137	555%

Industriële functie van haventrafiek domineert.

De jaarcijfers 1976 over binnengelopen schepen en globale tonnage gaven ons een eerste aanduiding van de evolutie van het maritiem goederenverkeer. Wanneer men deze trafiek meer in detail gaat analyseren, valt het onmiddellijk op hoe scherp de industriële functie van de Gentse haven is afgetekend. Aanvoer van grondstoffen -in hoofdzaak ijzererts en steenkolen- en afvoer van fabrieken -voornamelijk staalprodukten en petroleumderivaten- typeren inderdaad de zeehaventrafiek van de Ardeveldestad.

Voor 1976 gelden volgende cijfers: 5,27 mlt ton erts en 1,09 mlt ton steenkool qua lossingen, dit was ruim 57% van de totale aanvoer; 2,02 mln ton petroleumderivaten en 0,97 mln ton staalprodukten qua ladingen, of samen bijna 72% van de globale afvoer. Dergelijke cijfers wijzen voldoende op het industrieel karakter van het Gentse havenverkeer niet enkel afgestemd op de lokale havengebonden industrieën als Sidmar en Texaco, maar ook gericht op het nationaal en internationaal hinterland van de haven.

Aanvoercijfer wijst op absoluut rekord.

Niet zonder belang zijn de wijzigingen welke zich vorig jaar voordeden in de diverse goederen trafieken en in dit opzicht is het opvallend hoezeer het Gentse havenverkeer, gelet op zijn uitgesproken industrieel karakter, afhankelijk is van de algemene economische conjunctuur, zowel op regionaal als op Europees vlak.

Zo noteren wij, voor wat betreft de voornaamste afvoertrafieken, minwaarde van 134.000 ton aan steenkolen (-10%), evenwel ruimschoots gekompenseerd door een meerwaarde van 1.392.000 ton aan erts (+35%), in hoofdzaak ijzererts.

Voornoemde relatieve schommelingen gelden ten opzichte van 1975. Even verklaren: de mindere aanvoer van steenkolen dient in verband gebracht met de latente crisis in de zwarte industrie, terwijl de forse heropflakking van de ertsaanvoer uitsluitend het gevolg was van het afwikkelen van aankoopkontrakten en geenzins als gunstig teken voor de staalnijverheid mag beschouwd worden. Vermeldenswaardig is beslist de spektakulaire ontwikkeling van de import van landbouw produkten, voor-

namelijk granen en veevoeders. De meerwaarde hiervan bedroeg ruim 556.000 ton of 40% ten opzichte van 1975 en is toe te schrijven zowel aan markttechnische elementen als aan de steeds grotere behandelingsmogelijkheden van de Gentse haven.

Voornamelijk dank zij de forse vooruitgang geboekt bij de rubrieken «ijzererts» en «landbouwprodukten» steeg het globale aanvoercijfer tot het absoluut rekord van 11.156.074 ton in 1976, wat 26% meer was dan in 1975 en ruim 8% meer dan in 1974, het vorig rekordjaar. De expansielijn van de aanvoer, ingevolge de economische crisis brutaal geremd in 1975, ging tijdens het voorbije jaar opnieuw de hoogte in.

Afvoercijfer onderhavig aan recessie

Wij zagen zoeven dat het globale aanvoercijfer in 1976 met 62% of ruim 2,28 mln ton progressieerde. Daarentegen regressieerde het afvoercijfer met ongeveer 476.000 ton in globo, wat 10% minder was dan het vorig dienstjaar en bijna 25% minder dan het rekordjaar 1974. Voor deze achteruitgang waren de matige prestaties van de twee voornaamste afvoertrafieken verantwoordelijk. De export van petroleumderivaten daalde immers met ruim 203.000 ton (-9%), terwijl die van de staalprodukten met bijna 226.000 ton (-18%) achteruitboorde t.o.v. 1975.

Andermaal dienen deze trafiekschommelingen in verband gebracht met de evolutie van de economische conjunctuur. Zo werd de afvoer van petroleumderivaten sterk beïnvloed door de heroriëntering in de energiesector, terwijl de crisis in de metaalsektor duidelijk tot uiting kwam in de gevoelige daling bij de export van staalfabrikaten. Opmerkelijk is dat langs de aanvoerzijde grotere hoeveelheden ijzer en staal geboekt werden, nl. +70.000 ton of 47%. Hetzelfde verschijnsel deed zich voor bij de aanvoer van petroleumderivaten. Hier beliep de meerwaarde 250.000 ton, hetzij een aanwinst van 30% t.o.v. 1975.

Eindbilan zeegoederentrafiek vrij positief

Laat ons nu bondig konkluderen. Een expansief aanvoercijfer van 11.156.074 ton (+26%) goederen tegenover een regressief afvoercijfer van 4.179.618 ton (-10%) vracht, geeft ons voor 1976 een globaal bilan van 15.335.692 ton zeegoederentrafiek.

Ten opzichte van het recessiejaar 1975 betekent dit een vrij gunstig expansieritme van ruim 13%. In vergelijking met het rekordjaar 1974 bedraagt de achterstand slechts 3%. Het is duidelijk dat de Gentse zeehaventrafiek vorig jaar een forse relance kende, wat beslist hoopgevend is voor de verdere evolutie van de haven economie aldaar en andermaal pleit voor de aanleg van een diepzeehaven en dito kanaal voor eenheden tot 125.000 dwt.

Tot slot van deze beknopte analyse geven wij een overzicht van de evolutie van het goederenverkeer per zeeschip sinds de ingebruikneming van de 60.000 ton-sluis eind 1968.

Jaar	Aanvoer	Afvoer	Totaal
1968	1.397.508	1.386.023	2.783.531
1969	4.896.900	4.285.769	9.182.669
1970	6.179.793	4.217.447	10.397.240
1971	7.875.548	3.871.648	11.747.196
1972	9.129.131	4.614.173	13.743.304
1973	9.714.903	4.979.893	14.694.796
1974	10.286.169	5.564.334	15.850.503
1975	8.875.490	4.655.785	13.531.275
1976	11.156.074	4.179.618	15.335.692

ANTWERPEN

1. Zeescheepvaart

Totaal aangekomen zeeschepen	Aantal + verg. '75 17.711 (+335)	B.N.T. + verg. '75 66.343.697 (+8%)
Tankers	1.576 (—177)	7.865.238 (—4%)

2. Zeegoederentrafiek (in ton)

	Aanvoer	Afvoer	Totaal + verg. '75
Totaal	39.113.304 (+19%)	26.932.838 (—3%)	66.046.142 (+9%)
IJzererts	8.954.000 (+9%)	—	
Ruwe aardolie	3.429.000 (—40%)	—	
Staalprodukten	2.527.000 (+70%)	5.076.000 (—40%)	
Petroleumderivaten	3.757.000 (+29%)	4.949.000 (+26%)	
Chemische produkten	1.389.000 (+2%)	2.768.000 (+6%)	
Granen	2.409.000 (+58%)	2.037.000 (+48%)	
Kolen	3.372.000 (+114%)	507.00 (+342%)	

3. Binnenscheepvaart (in- en uitgevaren)

Aantal	Metrieke tonnenmaat
104.426 (+20.225)	100.945.816 (+38%)

Wat onmiddellijk opvalt bij het ontleden van de Antwerpse scheepvaartstatistieken, is de verdere daling van het aantal binnengelooste tankschepen: 177 eenheden minder dan in 1975, hetzij een regressie van ruim 4% in tonnenmaat. Het globaal-cijfer der binnengevaren zeeschepen is echter

lichtjes gestegen (+335 eenheden) alsook hun gezamenlijke tonnage (+8%). Zoals blijkt uit volgende tabel, is het de eerste keer sinds het rekordjaar 1970 dat het Antwerps scheepvaartverkeer opnieuw in stijgende lijn verloopt.

Jaar	Tankers		Binnengevaren zeeschepen	
	Aantal	1.000 BNT	Aantal	1.000 BNT
1970	1.969	15.044	19.150(1)	67.894(1)
1972	2.077	10.553	18.631	67.894
1973	2.032	10.190	18.708	63.861
1974	1.904	8.308	18.755	63.861
1975	1.753	8.195	17.376	60.985
1976	1.576	7.865	17.711	66.343

(1) rekordjaar

Medio 1971 trad de pijlpijn Rotterdam-Antwerpen in werking, wat de jaarcijfers van 1972 reeds ging beïnvloeden. De daling van het aantal petroleum-tankers in 1973 en 1974 viel natuurlijk samen met de oliecrisis. Zowel in 1975 als vorig jaar was andermaal een gevoelige regressie van het aantal binnengevaren tankschepen te noteren. Verdere be-

perking van de olie-import en aktivering van de RAPL-aanvoer waren hiervan de oorzaak.

Vóór de olieleiding Rotterdam-Antwerpen in gebruik werd genomen, vertegenwoordigde de ruwe aardolie ongeveer de helft van de totale goederenaanvoer over zee en circa 1/3 van de globale zeegoederen-

trafiek van de Antwerpse haven. In 1976 was het aandeel van de crude oil in de maritieme goederenimport tot amper 9% gedaald. In 6 jaar tijd beliep het verlies niet minder dan 23 miljoen ton in absolute cijfers. Vorig jaar bedroeg de maritieme import van ruwe aardolie 3,42 miljoen ton, wat 40% minder was dan in 1975. De aanhoudende regressie van de olieaanvoer over zee had onvermijdelijk een weerslag op het globaalcijfer van de maritieme goederentrafiek zoals blijkt uit volgende tabel :

Jaar	Petroleumaanvoer over zee	Totale zeegoederentrafiek
1970	26,5 mln ton	80 mln ton
1971	18,6 mln ton (1)	73 mln ton (1)
1972	10,5 mln ton	67 mln ton
1973	8,6 mln ton	72 mln ton
1974	6,8 mln ton	77 mln ton
1975	5,2 mln ton	60 mln ton
1976	3,4 mln ton	66 mln ton

Voor 1971 en 1972 was de weerslag van de RAPL vrij scherp afgetekend. In 1973 noteerde men een lichte heropflakking, andermaal bevestigd in 1974. Dit betekent dat onze metropoolhaven haar verminderde trafiek van ruwe aardolie wist te compenseren met hogere cijfers bij de droge ladingen. In 1975, recessiejaar bij uitstek, daalde de goederentrafiek in vrij scherpe mate. Dit lot deelden trouwens alle grote zeehavens die uiteraard bijzonder gevoelig zijn voor conjunkturschommelingen.

Laat ons nu de evolutie van het zeegoederenverkeer tijdens het voorbije jaar even onder de loep nemen. Ruim 66 miljoen ton goederentrafiek over zee was voor onze metropoolhaven het eindbilan van het jaar 1976. Ten opzichte van het voorgaande jaar was dit een winst van 5,6 miljoen ton of 9,2%. Het valt onmiddellijk op dat deze progressie uitsluitend te danken is aan de aanvoer. Inderdaad, deze steeg met 6,4 miljoen ton of 19% t.o.v. het vorig jaar en bereikte aldus ruim 39 miljoen ton in globo. Het afvoercijfer daarentegen regresseerde

met 800.000 ton of 9% en beliep globaal bijna 27 miljoen ton.

Even een beknopte analyse van het aanvoercijfer. Alle rubrieken waren hier bijzonder expansief met als enige uitzondering de ruwe aardolie, welke met 1,83 mln ton achteruitging. Onder de meest markante resultaten citeren wij die van het ijzererst (+490.000 t), de petroleumderivaten (+844.000 ton) de granen (+899.000 too), de staalprodukten (+997.000 ton) en vooral de kolen (+1.794.000 ton).

Aan de kant van de afvoer noteren wij een vrij gunstige evolutie bij de meeste rubrieken en meer bepaald die van de graansoorten (+654.000 ton) en de petroleumderivaten (+760.000 ton). Deze positieve resultaten werden echter tenietgedaan door een nieuwe regressie bij de ladingen van staalprodukten. Ditmaal was de terugloop bijzonder scherp afgetekend : ruim 3,7 miljoen ton, wat 40% minder was dan in 1975. In twee jaar tijd heeft de crisis in de Westeuropese siderurgie minstens 7,5 mln ton staalfabrikaten gekost aan de Antwerpse haventrafiek.

Ontegensprekelijk schuilt het belang van onze metropoolhaven in de massale behandeling van stukgoed. Vorig jaar beliep de verhouding bulk-generaal cargo immers 63-37, hetzij 41,8 mln ton massagoed en 24,5 mln ton stukgoed. Dit laatste bedrag omvatte 3.723.225 ton containergoederen, wat bijna 12% meer was dan in 1975. Eens te meer trad het enorm aandeel van het Noordamerikaans verkeer naar voren qua bestemming en herkomst van deze trafiek.

Als konklusie van deze beknopte analyse mogen wij zeggen dat onze metropoolhaven, zoals trouwens alle grote Westeuropese havens, de gunstige weerslag ondervond van de economische relance welke zich tijdens het 1ste halfjaar van 1976 liet gevoelen. Vooral de onderscheidene aanvoertrafieken haalden hier baat bij. Daarentegen regresseerde andermaal het afvoercijfer als gevolg van de aanhoudende crisis in de Westeuropese staalindustrie.



Postzegelnieuws

Tijdens de jaarlijkse algemene statutaire vergadering van de v.z.w. Neptunus, van 17 juni jl., werd door de aanwezigen de wens naar voren gebracht om regelmatig een rubriek «Postzegelnieuws» in Neptunus te publiceren.

Uiteraard zullen we ons beperken tot de postzegels uitgegeven in verband met een of ander maritiem onderwerp, m.a.w., een thematische keuze.

Nieuw is dit helemaal niet, inderdaad in jaargang 1954, nummer 2, verscheen reeds een rubriek «Postzegelnieuws» van Luitenant Lauwereins (nu Korvetkapitein (D) o.r. Lauwereins) toenmalig Adjunkt-directeur der Studien.

Voor de redactie van deze rubriek hebben we beroep gedaan op de heer A. Jacobs, een autoriteit op dit gebied, terwijl dhr. G. Coppens, bereidwillig de postzegels ter illustratie van het artikel ter beschikking stelde.

De Redactie.

25 JAAR SCHEEPVAART IN POSTZEGELS

door Eerste Meester A. A. Jacobs.

De laatste 25 jaar mogen wij wel zeggen dat de filatelist voorwat het thema scheepvaart betreft, door de posterijen echt verwend werd. Inderdaad als eerste geschenk kregen we in juni 1953 deel uitmakende van de reeks toerisme, zegel nr 918 (geelgroen 80c + 20c) vissersboten van en te Oostende, en zegel nr 920 (sepia 2f + 50c) zeeschepen e.a. gemeerd aan het Steen te Antwerpen. Ter gelegenheid van de 50ste verjaaring der Zeevaartinrichtingen te Zeebrugge verscheen op 6 juli 1957 nr 1019 (blauw 2f).



No 918

Even uitweiden: Pas in 1907 - bij de inwijding van het vierde havencomplex in Zeebrugge en van het 12 km-lange zeekanaal tussen Zeebrugge en Brugge kreeg de stad opnieuw enkele troeven in handen. Die infrastructuur was evenwel tijdelijk onbruikbaar door oorlogsverwoestingen in 1918 en 1944. Eerst

vanaf 1952 kon de haven haar activiteiten op normale wijze hervatten. Sedertdien was de expansie indrukwekkend; in de periode 1952-1977 groeide het goederenverkeer in volume aan, bijzover dat de haven Brugge-Zeebrugge thans ongeveer 10 % van het zeevervoer in België voor haar rekening neemt.



No 1019

Drie jaar later op 30 juni 1960 de onafhankelijkheid van de Kongo gedenkend, prijkt een fiere zwarte matroos en dito zeeofficier op zegel nr 1139 (rood 10c)

België heeft een zeer grote rol gespeeld in de ontdekking van de Zuid-pool en in de wetenschappelijke onderzoeken in dit gebied. Zeer terecht meende het bestuur der posterijen op 10 oktober 1966 een reeks te moeten wijden aan de Zuidpool-expedities. De scheepsthematiekers wreven in de handen: liefst drie schepen in één klap: nr 1392 Commandant Adrien de Gerlache en zijn driemaster

"Belgica" (violet 3f + 1,50f); waarvan de Franse ontdekkingsreiziger Jean Charcot eens zei: «De Zuidpool werd veroverd omdat Adrien de Gerlache, de eerste een overwintering op de Zuidpool heeft aangedurfd».

De ontdekkingen van de eerste Belgische Zuidpool-expedities waren en zijn nog steeds van enorm belang voor de wetenschap.



No 1394



No 1589

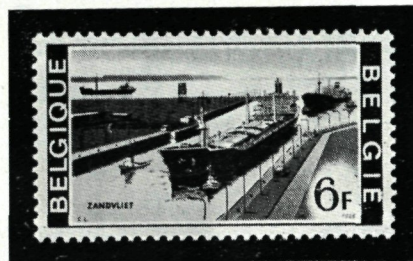
Sinds 1957-58 bestaat er een nauwe internationale samenwerking. Geen afzonderlijke onderneming meer zoals die van de "Belgica", maar een bundeling van de wetenschappelijke gegevens bekomen op de door twaalf landen gevestigde basissen. De Belgisch-Nederlandse Zuidpoolexpeditie 1966 is de zesde door België ingericht sinds 1957. De eerste drie van 1958 tot 1960 waren Belgische, bij de volgende drie van 1964 tot 1966 werkten wij samen met de Nederlanders. Gaston de Gerlache (zoon van Adrien) en zijn gezellen ontdekten in 1957 een ontschepingsbaai in een nog onbetreden gebied en stichtten er de Koning Boudewijnbasis. De expedities onder bevel van kapitein F. Bastin en majoor G. Derom in 1959-60 zetten het wetenschappelijk programma van de Koning Boudewijnbasis voort.

Bij gebrek aan subsidies moest de basis in 1961 gesloten worden tot in 1964. Luc Cobes, Winoc Bogaerts, Tony Van Autenboer fungeerden achtereenvolgens als hoofden van de expedities. 1964, 1965, 1966 (nr 1394 bruinrood 6f + 3f; schip in pakjes) Een Deens schip de "Magma Dan" nr 1394 (veelkleurig 10f + 5f) werd gecharterd om de expedities naar de Zuidpool te brengen.

De 10e verjaardag van de inwerkingtreding van het verdrag over het Zuidpoolgebied werd herdacht

met een fraaie uitgifte op 21 juni 1971 nr 1589 (oranje, rood, blauw en zwart 10f) voorstellende een evocatie van de door de Zuidpoolexpedities ontplooid activiteiten.

De Olympische spelen in Mexico waren aanleiding voor de posterijen de zeilsport eens speciaal in de kijker te plaatsen. Nr 1460 (veel kleurig 13f + 5f) zeilboot. Wanneer begint onze vakantie ook weer? Nr 1468 (blauw bruin en sepia 6f) De sluis van Zandvliet, in gebruik genomen op 3 oktober 1967 en 's werelds grootste kunstwerk in zijn genre.



No 1468

Het is een ebsluis die via een toeleidingskanaal van 850 m lengte in verbinding staat met de zeeschelde. De afmetingen van de sluis, nuttige lengte 500 m en 57 m breed, maken het mogelijk vier schepen van 30.000 ton gelijktijdig te versassen. Over het binnenhoofd van de sluis is een basculebrug met een spanwijdte van 60 m gebouwd ten behoeve van het wegverkeer en de spooraansluiting naar het grote industriebedrijf dat benoorden de sluis gevestigd is.

Het hellend vlak van Ronquières nr 1469 (bruin en blauw 10f) is gelegen op het kanaal van Charleroi naar Brussel. Schepen tot 1350 ton kunnen er gebruik van maken. Het hellend vlak heeft dezelfde functie als een sluis. Het verval te Ronquières 67,73m is het grootste hoogteverschil ter wereld dat met een enkel kunstwerk wordt overbrugd.

De schepen varen van het kanaal de bak in, of van de bak het kanaal in, nadat de deuren die de uiteinden van de bak en het kanaalponnd afsluiten, gelijktijdig worden geheven. De totale duur van de doorvaart, met inbegrip van de duur van in-en uitvaren van de bak bedraagt ± 45 minuten. Wegens de ontoereikendheid van het zeekanaal te Gent werd de uitbreiding van de haven fel geremd. Steeds grotere schepen werden ingezet voor het grondstoffenvervoer. De uitvoering van het Belgisch-Nederlands verdrag van 20 juni 1960 maakt de haven thans toegankelijk voor schepen tot 60.000 ton d.w.

Een nieuwe zeesluis, een nieuwe binnenvaartsluis Terneuzen en verbreding en verdieping van het zeekanaal (nr 1479 veelkleurig 6f) is het resultaat van de aanpassing. De binnenvaartsluis is speciaal geschikt voor het schutten van duwkonvoien. De maximumbreedte van z'on konvooi ± 23m (twee bakken naast elkaar). Het verruimde zeekanaal heeft een waterdiepte van 13,50 m. Op Nederlandse bodem en te Zelzate heeft het een breedte van 150 m aan de oppervlakte, dat is een bodembreedte van 62 m. Tussen Zelzate en Gent een breedte van 200 m aan de oppervlakte of een bodembreedte van 67 m.

Om het zwaaien van de zeeschepen mogelijk te maken werd ten zuiden van Zelzate een verbreding gemaakt (nr 1538 lichtblauw en grijs Zelzate).



Oostendse stadhuis de voorverkoop plaats van een reeks genaamd "Historisch". Als zesde zegel in de reeks bemerken we een reproductie van een schip van de "Oostendse Compagnie" (nr 1682 veelkleurig).



De Oostendse Compagnie werd een overweldigend succes op handelsgebied. De eerste drie schepen van de compagnie verlieten Oostende in 1724 en kwamen na tal van wederwaardigheden terug, geladen met allerhande specerijen, reukwerk, porselein, zijde, katoenen stoffen, thee, koffie. Allemaal producten waar heel Europa op verleekerd was en Oostende in een wereldmarkt herschiep. Maar laat ik liever een specialist ter zake het woord: verwijzend naar Neptunus 21e jaargang nr 145 waar de Oostendse geschiedkundige de Heer Eddie J. Baels een uitgebreid artikel schreef over de Oostendse Compagnie.

Volledigheidshalve dient ook nr 1780 (veelkleurig) Schelde - Rijnverbinding vermeld. Alhoewel op deze zegel geen afbeelding van een schip voorkomt, hoort hij zeker in onze themaverzameling. Neptunus bracht reeds in oktober 1975 (nr 2) een uitgebreid artikel terzake.

Misschien mag ik deze bijdrage besluiten met te wijzen op het feit dat een goede thematische verzameling een grondige studie van de stof vergt, om de weerslag op andere domeinen te kunnen vaststellen.

Voor wanneer een modern oorlogsschip op een Belgische postzegel?



Ankers los, en goede vaart kwartiermeester Goormachtig

door E. A. VAN HAVERBEKE



Op 30 juni jl., verliet Kwartiermeester G. Goormachtig de Zeemacht om op rust te gaan, zoals men het zo mooi kan uitdrukken.

Onze Zeemacht wordt ouder, en het feit dat mensen op rust gaan, wordt dan ook de laatste jaren een "fait divers" waar minder en minder aandacht aan geschonken wordt.

In het "VOX"-nummer van 6 januari 1977, schreef IRP-reporter John Baete, bij de opruiming van Kwartiermeester Maurice Cochuyt: "... het laatste lager personeelslid van de Zeemacht dat tijdens de Tweede Wereldoorlog gediend heeft bij de Belgische Sectie van de Royal Navy". Ergens heeft dhr. J. Baete "zonder de waard gerekend" in dit geval zonder Kwartiermeester G. Goormachtig. Ook hij is een van deze "anciens" die de oorlog heeft meegemaakt in de Belgian Section of the Royal Navy.

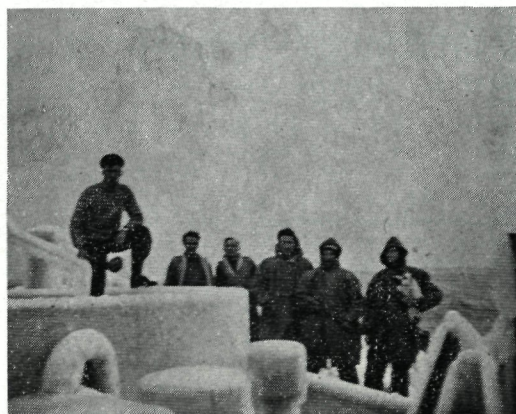
Gustave Goormachtig werd geboren te Oostende op 1 juli 1921. Bij het uitbreken van Wereldoorlog II, was hij visser a/b van de "O 297 - RUBENS" van de Motor Visserij Cie. Uit Oostende en op visvangst in de IJslandse waters. Bij de terugreis was België reeds bezet en werd dan ook binnengelopen te Fleetwood (England). Vanuit deze haven werden nadien nog een tweetal reizen naar IJsland ondernomen, waarna de "O 297 RUBENS" door de Engelse autoriteiten werd opgeëist om er een patrouillevaartuig van te maken.

Na enige tijd aan boord van de Nederlandse trailer "PRINCES BEATRICE" te hebben gevaren liet Gustave Goormachtig zich recruteren in de Royal Navy, terwijl hij in afwachting van zijn oproeping zich eerst nog liet aanmonsteren op de custer "MARIE FLOR".

Toen hij echter vernam dat de eerste Belgische vissers reeds waren opgeroepen, verliet hij in alle spoed - maar ook zonder zich vooreerst te laten afmonsteren - de MARIE FLOR.

Dit had echter tot gevolg ... dat de Recruterings-officier hem uit de plaatselijke gevangenis mocht komen bevrijden! Een schip verlaten zonder afmonsteren was inderdaad een strafbaar feit.

Gewapend met zijn treinticket en oproepingsbrief, mocht de jonge Goormachtig zich aanbieden te Skegness (H.M.S. Royal Arthur) waar hij een eerste opleiding ontving. Na nog een korte opleiding voor kleine wapens in Schotland, werd hij opnieuw gemuteerd naar H.M.S. Royal Arthur om er een opleiding als seiner te volgen. Het seinen, het zwaaien met de vlaggetjes, zoals Goormachtig dit zelf kernachtig uitdrukt, viel hem echter minder in de smaak. Hij deed dan ook een aanvraag om onderzeebootverkenner te worden. Als voorbereiding daarvoor werd hij ingescheept a/b van H.M.S. LORD STONE HAVEN, waarna hij opnieuw de schoolbanken om mocht in Schotland om een opleiding voor onderzeebootverkenner te krijgen in H.M.S. Nimrod.



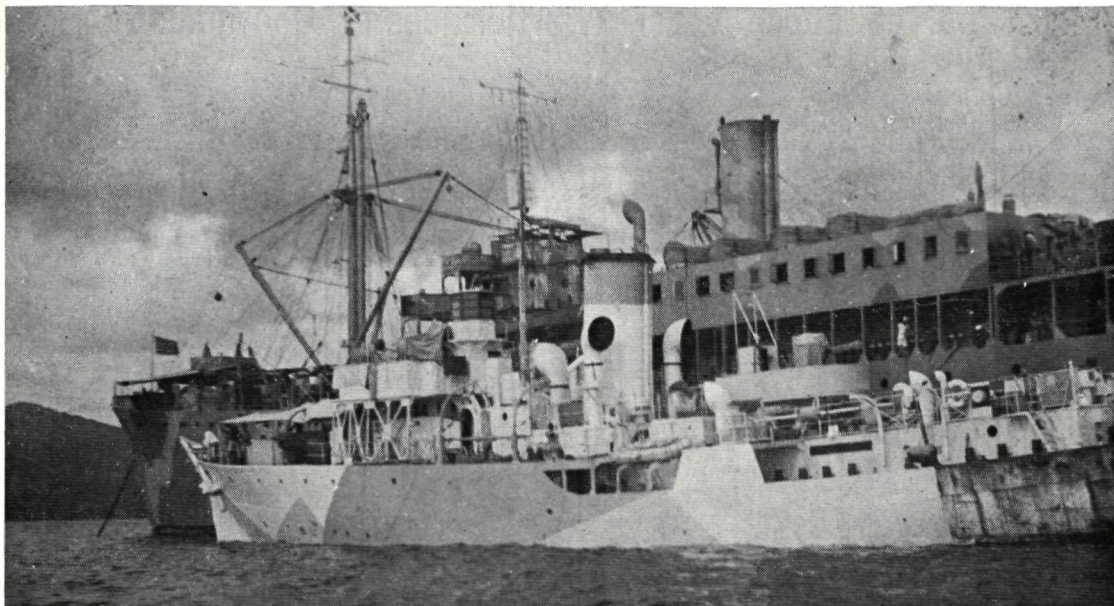
Eerste links is kwartiermeester Goormachtig.

Na het beëindigen van deze cursus werd hij aan boord van de H.M.S. ARTIC EXPLORER geplaatst.

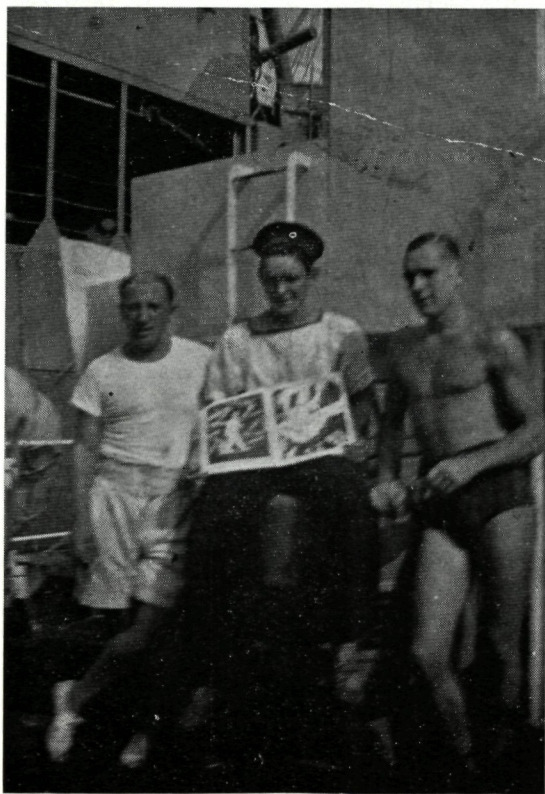
Ondertussen had hij in zijn weinig vrije tijd een charmant Engels meisje leren kennen en in 1941 trad hij in het huwelijk met Miss Edna Woods.

Op de scheepswerven in England waren in 1941 o.m. twee korvetten van de Flowerklas klaar gekomen en deze Korvetten, de roemrijke BUTTERCUP en GODETIA werden ter beschikking gesteld van de Belgische Sectie van de Royal Navy.

Zij werden bijna uitsluitend bemand door Belgisch personeel en hadden als opdracht de konvoien van de Atlantische Oceaan te begeleiden. Op 1 april 1942 werd G. Goormachtig a/b van de BUTTERCUP geplaatst. Over de oorlogsfeiten van de BUTTERCUP en GODETIA bestaat voldoende literatuur opdat wij hier niet in details zouden moeten treden. Kwartiermeester Goormachtig is tot het einde van de oorlog - hij maakte ook de landing van Normandië mee - aan boord van de BUTTERCUP gebleven.



H.M.S. BUTTERCUP



Deze «adonis» rechts is inderdaad Kwartiermeester Goormachtig a-b van de BUTTERCUP

Eens terug te Oostende, werd de roep van de visserij te sterk en in 1946 verliet Goormachtig de Zeemacht om opnieuw te gaan vissen naar IJsland.

In het jaar 1952 stierf zijn echtgenote, Kwartiermeester Goormachtig bleef dan alleen achter met zijn drie kinderen. Misschien was dit de reden dat hij in 1952 zich opnieuw in de Zeemacht engageerde.

In 1953 - het jaar van de overstroming - waagde hij zich voor een tweede maal in het huwelijksbootje, deze maal met een meisje van hier... Jacqueline Bocklandt. Het werd een geslaagde en laten we maar zeggen vruchtbare onderneming... inderdaad het huwelijk werd gezegend van zeven kinderen !

Na een tijd a/b van de VAN HAVERBEKE te hebben doorgebracht, werd hij aangeduid om de M925 KOKSYDE te halen in de VSA, wat een afwezigheid van acht maanden betekende.

Eens terug in België, werd hij onderrichter dek bij de Nautische School te Brugge, om op 20 juli 1959 overgeplaatst te worden naar de Logistieke Groepering te Oostende, waar hij werkzaam bleef in de Afdeling «Zeilmakers-Riggers» tot eind juni 1977.

56 jaar oud, vindt Kwartiermeester Goormachtig geen leeftijd om op zijn lauweren te rusten, tenandere heeft hij nog drie schoolgaande kinderen... en zoiets kost geld vandaag. Hij heeft dan ook besloten nog enkele jaartjes te blijven werken... waar ? Wel als burgerlijk personeelslid bij de Logistieke Groepering van de Zeemacht, in de Afdeling «Zeilmakers-Riggers» ! Met Gustave Goormachtig verlaat een van de "anciens" opnieuw de Zeemacht. Het zijn zij - de officieren, de onder-officieren en de matrozen - die de basis gelegd hebben van wat vandaag onze Zeemacht is, laten wij dit niet vergeten en hen er dankbaar voor zijn.

Good Luck Kwartiermeester Goormachtig en... dank U !

Stroombank '77

Door P. VAN DEN BERGH

Op vrijdag 24 juni jl., werden te Nieuwpoort de «grootse zeespelen» Stroombank '77 beëindigd. Gedurende vijf dagen heeft het Zeilcentrum van de Zeemacht, dat sinds drie jaar onder het voorzitterschap staat van Commandant Van den Haute, een vijftigtal sportieven verwelkomd. Zij vertegenwoordigden vijf eenheden: Comlognav, Comienav, Navcomzeb, Navcomant, Belnav en Navcomnwp.

* * *

Het sympathiek idee van deze competitie kunnen wij toeschrijven aan Luitenant-ter-Zee Eerste klasse Benoidt. «Vijftien jaar geleden was ik de enige die bij de Zeemacht de zeilsport beoefende. Toen ik eerste commandant werd van de «Zenobe Gramme» werd ik in de gelegenheid gesteld een zeilploeg op te richten. In 1965, niettegenstaande vele tegenkantingen, zette Commodore Lurquin, toenmalig Stafchef Zeemacht, het licht op groen om zeven zeilboten te kopen. Er werd dan verder doorgedaan, ik stelde een reglement op en de eerste zeilbrevetten werden afgenomen. Wij hebben echter nog lang moeten wachten vooraleer het enthousiasme voor de zeilsport verder groeide. Wij waren echter vastbesloten de mensen voor deze sport warm te maken en niettegenstaande de administratieve rompslomp. Van Kapitein ter Zee de Schutter kregen wij dan de toelating om de eerste interkorpsencompetitie «Stroombank» te organiseren. De wedstrijd werd toen uitsluitend op Caravelle gehouden».

Men diende deze competitie een naam te geven. Maar hoe kwam men aan Stroombank?

Stroombank was de naam van een dertig meter

lang zeilschip dat verbonden was aan de staatsmarineschool te Oostende. Dit schip werd door de Duitsers gebruikt als schietschijf en werd in 1941 tot zinken gebracht. Stroombank is tevens de naam van de zandbank die zich voor de toegang van de haven van Oostende bevindt.

STROOMBANK, WAS...

Er is reeds heel wat water door het kanaal van Nieuwpoort gevloeid sinds 1969. Een vijftigtal deelnemers namen het tijdens de negende uitgave (1977) tegen elkaar op. Er kwamen vijf disciplines aan de beurt: voor Caravelles, voor zwaardboot 420, voor walvissloepen zonder zeil, roeisport en zwemmen. En dit is slechts een begin wanneer men Zeebroeck, organisator van deze wedstrijden, te horen krijgt. Op aanvraag van enkele vurige bewonderaars delen wij buiten de tekst de uitslag mee van de voorgaande wedstrijden.

STROOMBANK 1977...

Tijdens de competities werden heel wat pronostieken gemaakt. Niettegenstaande Comlognav uitgesproken favoriet was, kon men wegens de hardheid van de strijd vrijdagmorgen nog steeds niet uitmaken wie de uiteindelijke winnaar zou worden.

Zonder ook maar in enige mate de verdiensten van de overwinnaars in twijfel te willen trekken, zullen omstandigheden zoals daar zijn, verwijdering van de kust, beperkte trainingsmogelijkheden, recente deelneming van bepaalde eenheden ongetwijfeld factoren zijn die een invloed op de resultaten zullen hebben gehad. Op het einde van dit artikel worden deze resultaten aangehaald.

De eerste vier deelnemers klaar om over stag te gaan





Drie man per CARAVELLE

STROOMBANK, EEN TRADITIE, EEN ATMOSFEER

Niettegenstaande enkele tegenkantingen, die de uiting zijn van de competitiefteer die er heerst, dient men toch aan te stippen dat deze week in de grootste sportiviteit is verlopen. Het was er tof. Men moet over heel veel moed beschikken om op enkele dagen van zijn pensioen, zijn sloep aan de leiding en na een zes uren durende navigatie naar de thuishaven te varen. Of niet soms. Commandant Van Schoonbeek ? Laten wij enkele getuigen aan het woord om een beeld van de sfeer te krijgen : « De zee stond vandaag wilder, het was plezieriger, wij kregen zo maar pakken water binnen. Ik nam werkelijk deel uit plezier », vertrouwde commandant Van den Haute ons toe.

De chef Zeebroeck, die wij terloops geluk willen wensen voor de prachtige organisatie vertelde : « Aan boord van een 420, terwijl deze zich in een slechte richting voortbewoog, draaide een ploegmaat zich vragend naar zijn stuurman met een : Eh ! wat gebeurt er ? ... Tot zijn grote verwondering moest hij vaststellen dat er geen stuurman meer te bespeuren viel ».

Tijdens de uitreiking van de prijzen was er ook een aangename sfeer. De beloningen werden overhandigd door Commandant H. Hutse, afgevaardigde van de Staf van de Zeemacht. Er werd fel geapplaudiseerd toen de veteraan, Commandant Van Schoonbeek, in naam van de Comlognav « de wisselbeker Vice-Admiraal Van Dyck », in ontvangst nam.



Commandant H. Hutse overhandigt de wisselbeker aan de eindoverwinnaar.



Comlognav, met de glimlach om de vierde zege.

STROOMBANK 1978, VERWACHTINGEN

De organisatoren veheugen zich over het feit dat hun inspanningen met het juiste succes werden beloond. Ook werden zij een ervaring rijker. Matroos Charles Groux, zeilmonitor bij ADEPS, vertrouwde ons het volgende toe : « Het valt te betreuren dat men de deelneming toelaat van sommige internationale mededingers, die niet aan alle disciplines deelnemen. Dit breekt een beetje de spanning en de ambiance ».

De verwachtingen voor 1978 zijn groot. Commandant Van den Haute nam, als voorzitter van het zeilcentrum, het woord. Na de organisatoren bedankt te hebben benadrukte hij de noodzaak om de jongeren te stimuleren om meer aan dergelijke competities deel te nemen. Hij drukte ook de wens uit dat al degenen die aan zeilsport zouden doen zich automatisch zouden aansluiten bij het zeilcentrum, dat aldus uitbreiding zou nemen...

Luitenant ter Zee 1ste klas Benoidt verklaarde tot slot : « Ik denk dat nu voorgoed de zeilsport is vastgeankerd aan de Zeemacht ».

Dit is ook onze wens. Nog vele jaren voor Stroombank en vooral nog veel wind voor het centrum.

La Marine Impériale Allemande sur la côte belge 1914-1918 (VIII)

Par l'Amiral de Division (RET) L.F.R.E. PETITJEAN

23 mars :

- Dep. UB.29
- Ret. UC.6
- UC.6 Bar.45 Ouest de FOLKESTONE Gate
- Vap. Bri. «KALVINBANK» 4209 Tx et Vap. Nor. «KANNIK» 2372 Tx + T et C (UB.18)
- Tra. Bri. «CORONA» 212 Tx + M Bar.40 (UC.6)
- Vap. Bri. «SEA SERPENT» 902 Tx + M Bar.45 (UC.6)

24 mars :

- Dep. UC.5 et UC.7
- Ret. UB.18
- Vap. Fra. «SUSSEX» 1353 Tx T (UB.29) Ouest quart Nord-Ouest 18' de BOULOGNE. Torpillage qui eut un très grand retentissement car ce paquebot transmanche transportait 325 passagers dont 80 furent tués ou blessé par l'explosion de la torpille. Il y eut une violente protestation du Président des USA auprès du Gouvernement Allemand, protestation qui eut pour résultat l'arrêt de la guerre sous-marine dans les eaux entourant les Iles Britanniques, les sous-marins mouilleurs de mines exceptés.
- UC.5 Bar.45b S. de INNER GABBARD Bank et Bar.45a de OUTER GABBARD Bank
- Vap. Bri. «SALYBIA» 3352 Tx + T et C (UB.29)
- Vap. Bri. «FULMAR» 1270 Tx + M Bar. 38 (UC.7)

25 mars :

- Ret. UC.5 et UC.7
- UC.7 Bar.47 entrée de BOULOGNE
- Vap. Dan. «CHRISTIANSUND» 1017 Tx + M Bar.45 (UC.6)

26 mars :

- Ret. UB.29
- Vap. Bri. «ST CECILIA» 4411 Tx + M Bar.45 (UC.6)
- Vap. Bri. «CERNE» 2579 Tx + M Bar.38 (UC.1)
- Vap. Fra. «HEBE» 1494 Tx et Cha. Bri. «KARTOUM» 305 Tx + M Bar.46 (UC.5)
- Vap. Hol. «DUIVELAND» 129 Tx + M Bar.44 (UC.1)

27 mars :

- Vap. Dan. «HARRIET» + M Bar.39 (UC.5)
- Vap. Bri. «EMPRESS OF MIDLAND» + M Bar.44 (UC.1)

29 mars :

- Premier anniversaire de la création de la Flottille des Flandres. UB.10 et UB.18 reçoivent l'Ordre pour le Mérite ainsi que EV. Otto STEINBRINCK

30 mars :

- Dep. UC.5 et UB.26. Ce dernier appareille pour sa première croisière dans la MANCHE et est perdu le 5 avril

31 mars :

- Ret. UC.5
- UC.5 Bar.49a et b devant S. du HEWETT Channel (Yarmouth)
- Vap. «ALACRITY» 1080 Tx + M Bar.49 (UC.5)
- Vap. Sue. «HALLANDIA» 1115 Tx + T et C (UB.6)
- Vap. Nor. «MEMENTO» 1076 Tx + T et C (UB.13)

1 avril :

- Dep. UC.7 et UC.10
- UC.7 Bar.48 près du SUNK LV
- Vap. Nor. «PETER HANIRE» 1081 Tx + (UB.10)
- Vap. Bri. «PERTH» 653 Tx + (UB.16)

2 avril :

- Ret. UC.7
- UC.10 Bar.51 E. de bouée S. du KENTISH KNOCK
- Tra. Bri. «COMMANDANT» 207 Tx + M Bar.48 (UC.7)

3 avril :

- Dep. UC.6 et UB.18
- Ret. UC.10
- UC.6 Bar.50 devant CALAIS
- Vap. Nor. «INO» 702 Tx + M Bar.51 (UC.10)
- Goélettes Bri. «HALL», «HELZINA» et «HELENA» 131 Tx + C (UC.16)

4 avril :

- Dep. UC.1 et UB.29
- Ret. UC.6
- UC.1 Bar.52 N. de partie septentrionale du SHIPWAY
- Vap. Bri. «BENDEW» 3681 Tx + M Bar.44 (UC.1)
- Commandant de l'UB.16 débarqué pour chercher nouveau UB

5 avril :

- Ret. UC.1
- UB.26 est coulé près du HAVRE et équipage recueilli par Torpilleur et chalutier Fra. Le navire fut par la suite relevé par la Marine Française car il reposait par petit fond
- UB.16 reçoit nouveau Commandant (EV. HUNDIUS)
- Vap. Nor. «BAUS» 1278 Tx + T (UB.18)

6 avril :

- Dep. UC.6
- Voi. Fra. «JEANNETTE» 159 Tx + C au S. de l'île de WIGHT (UB.18)
- Vap. Hol. «EEMDIJK» 3048 Tx attaqué par UB.18 mais peut être remorqué au port

— Vap. Bri. «VESUVIO» 1391 Tx + C et T entre BEACHY HEAD et Ile de WIGHT

7 avril :

— Dep. UC.10
— Ret. UC.6
— UC.10 Bar.54 S. Inner GABBARD
— UC.6 Bar.53 Ouest de FOLKESTONE Gate
— Vap. Bri. «HALCEYON» 1319 Tx + M Bar.53 (UC.6)
— Vap. Bri. «CLYDE» 204 Tx + C (UB.18)
— Vap. Bri. «BRAUNTON» 4575 Tx + C et T (UB.29)
— BP. Fra. «MARGERITE» 42 + C (UB.29)



8 mars :

— Dep. UC.7
— Ret. UC.10, UB.18 et UB.29

9 avril :

— Dep. UC.5
— Ret. UC.7
— UC.5 Bar.56 N. du GALLOPER
— Vap. Bri. «AVON» 1574 Tx + M Bar.55 (UC.7)

10 avril :

— Dep. UC.1
— Ret. UC.5
— UC.1 Bar.57 S. du KENTISH KNOCK
— Vap. Bri. «SILKWORTH HALL» 4777 Tx + T (UB.12)
— Vap. Bri. «ROBAT ADAMSON» 2978 Tx + T (UB.16)

11 avril :

— Ret. UC.1
— Goelette Dan. «PROEVEN» Tx + C (UB.13)

13 avril :

— UB.13 (EV. METZ) quitte Zeebrugge pour région de SOUTHWOLD et ne rentre plus
— Vap. Bri. «SHENADOAK» 3886 Tx + M Bar.53 (UC.6)

15 avril :

— Vap. Nor. «TUSNASTA» 875 Tx + M Bar.47 (UC.7) entrée de BOULOGNE

20 avril :

— Dep. UC.6, UC.1 et UC.7
— UC.1 Bar.59 extrémité N. du GALLOPER
— UC.6 Bar.58 entre Duinkerque et Gravelines
— Vap. Hol. «LODEWIJK VAN NASSAU» 3379 Tx + M Bar.59 (UC.1)

21 avril :

— Dep. UC.5 et UC.10
— Ret. UC.1, UC.6 et UC.7
— UC.7 Bar.60 près bouée ELBOW
— UC.10 Bar.61 S. LONG SAND LV

22 avril :

— Ret. UC.5 et UC.10
— UC.5 Bar.62 S. de SHIPWASH
— Vap. Bri. «TREGAULLE» 3091 Tx + (UB.16)

23 avril :

— Dep. UB.13 qui ne rentre plus (+ 24)
— Dep. UB.10, UB.12, UB.18 et UB.29
— Tra. Bri. «LENA-MELLING» 274 Tx + M Bar.60

24 avril :

— Dep. UC.1, UC.6, UC.7 et UC.5 qui ne rentre plus (+ 26)
— UC.10 se prend plusieurs fois dans des filets, mais parvient à rentrer à ZEEBRUGGE
— Vap. Hol. «BERKELSTROOM» 736 Tx + C (UB.29)
— Cha. Fra. «ST CORENTIN» et Pat. Fra. «ESTAFETTE» 267 Tx + M Bar.58 (UC.6)
— UB.19 pris dans filet par drifter «CLEANER ON THE SEA» +

25 avril :

— Les UB.10, UB.12, UB.18, UB.29, UC.6 et UC.7 surveillent la côte anglaise pour renseigner la flotte de haute mer
— Dep. UC.5
— Ret. UC.6 et UC.5 qui rentre à 1900 h. après avoir essayé vainement de traverser le barrage de filets posé le 24 par les Britanniques
— UC.7 Bar.65a S. du SHIPWASH sur lequel il s'échoue et parvient à se déséchouer
— UC.1 Bar.64 E. du KENTISH KNOCK LV
— UC.6 Bar.63 entre SHIPWASH LV et ORFODNESS
— Les dragueurs s'efforcent de pratiquer une brèche dans le barrage de filets britannique

26 avril :

— Ret. UC.1
— Dep. UC.5 qui parvient à traverser le barrage par la brèche faite par les dragueurs

27 avril :

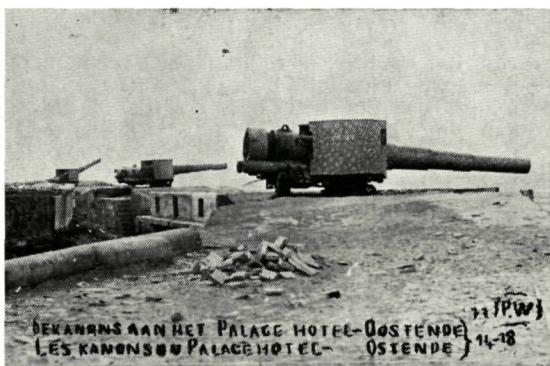
— Ret. UC.7
— UC.5 s'échoue plusieurs fois dans la région du SHIPWASH et finalement après avoir essayé de faire sauter le bâtiment l'équipage est recueilli par le destroyer «FIREDRAKE» d'HARWICH. UC.5 fut renfloué par la suite par la Royal Navy
— UC.7 Bar. 107b sortie N. du SHIPWAY
— L'Amiral von SCHROEDER donne ordre aux SM d'arrêter la guerre aux navire de commerce et ne seront plus employés que contre des buts militaires. Les UC continueront à mouiller les mines

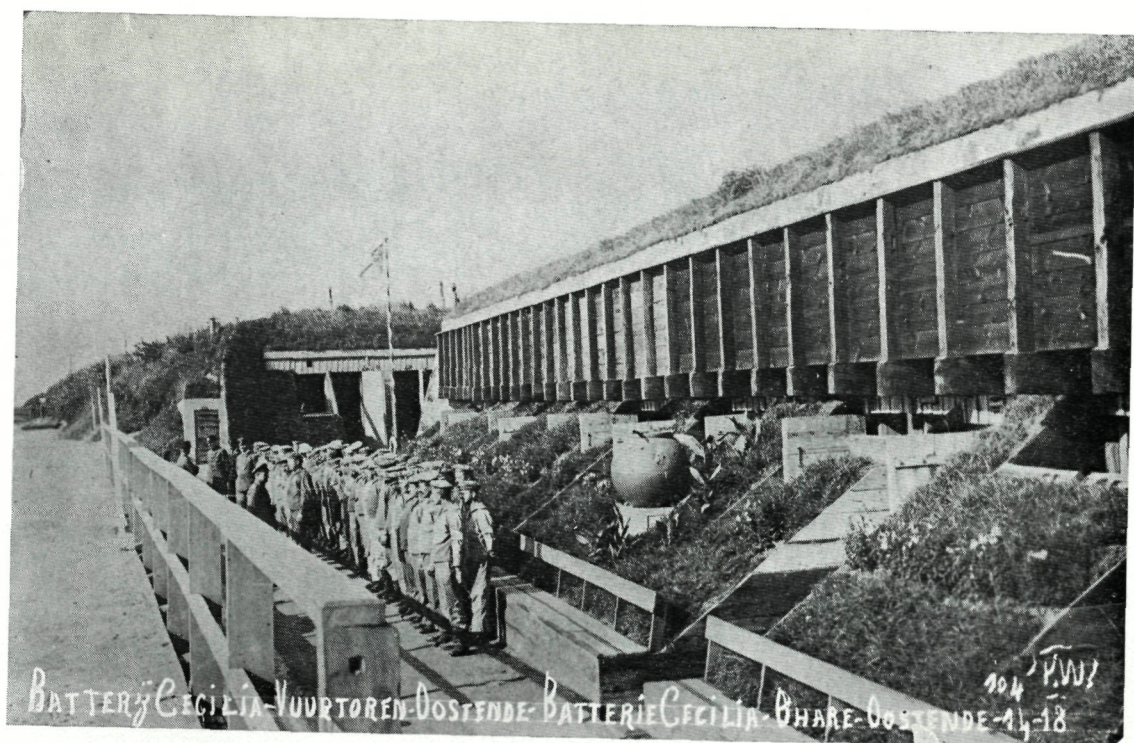
28 avril :

— Dep. UC.1 et UC.10

29 avril :

— UC.1 Bar.67 extrémité N. du GALLOPER





- 30 avril :
 — Ret. UC.1 et UC.10
 — UC.10 Bar.66 devant SOUTHWOLD
- 1 mai :
 — Vap. Bri. «HEUDONHALL» 3994 Tx + M Bar.54 (UC.10)
- 2 mai :
 — Vap. Bri. «ROCHESTER CITY» 1239 Tx + Bar.66 (UC.10)
 — Vap. Sue. «FRIEDLANG» 4960 Tx touche Bar.67 (UC.1) mais peut s'échouer sur le rivage
- 3 mai :
 — UC.6 Bar.68 N. du INNER GABBARD
- 5 mai :
 — UC.7 Bar.69 sortie N. des DOWNS près de MARGATE
- 6 mai :
 — UC.10 Bar.70 N. du SUNK LV
 — UC.26 est abordé par destroyer Bri. «MILNE» sans pourant être coulé
 — Vap. Bri. «DOLEVATH» 1706 Tx + M Bar.69 (UC.7)
- 11 mai :
 — Dep. UC.3
- 12 mai :
 — Dep. UB.17
 — Ret. UC.3
 — UC.3 Bar.71 devant NIEUPOORT
 — UC.6 Bar.72 S. du INNER GABBARD
 — UC.7 Bar.73 près bouée ELBOW
- 13 mai :
 — UC.10 Bar.75 N. du SHIPWASH LV
- 14 mai :
 — Dep. UC.3
 — Ret. UB.17
 — UC.3 Bar.74 devant GRAVELINES
- 16 mai :
 — Vap. Hol. «BATAVIA V» 1506 Tx + M Bar.68 (UC.6)
- 17 mai :
 — BP. Bri. «RESARCH» 44 Tx + C (UB.18)
 — BP. Bri. «WANDERER», «BOY PERCY» et «BOY SAM» ± 47 Tx + C (UB.29)
- 18 mai :
 — UC.7 Bar.77 N. du KENTISH KNOCK
 — UC.10 Bar.76 SE. du LONG SAND LV
 — BP. Bri. «OSPREY» 18 Tx + C (UB.19)
- 19 mai :
 — Arr. Zeebrugge UB.23 (EV. VOIGT)
- 20 mai :
 — UC.6 Bar. 79 S. du HEWETT Channel (YARMOUTH)
- 21 mai :
 — Dep. UC.3 et UC.1
 — Arr. Zeebrugge UB.39 (EV. WERNER FURBRINGER)
 — UC.1 Bar.78 N. de DUINKERQUE
 — UC.3 Bar.80 devant GRAVELINES
- 22 mai :
 — Vap. Bri. «RHENASS» 285 Tx + M Bar.75 (UC.10)
- 25 mai :
 — Dep. UC.3 qui ne revient plus
 — Dep. UC.1, UC.6 et UC.10
- 26 mai :
 — UC.3 qui vient de mouiller ses mines près de la bouée S. d'ALDOBOROUGH NAPES (Bar.84) est perdu sur le chemin de retour. Il fut aperçu la dernière fois par le UC.1 près l'obstruction mouillées le matin même par les Britanniques au SE. du banc RABS
- Vap. Bri. «DENEWOOD» 1221 Tx et «GOLCONDA» 5874 Tx + M Bar.84 (UC.3)
 — UC.6 Bar.83 N. du SHIPWASH LV
 — UC.10 Bar.82 SE du SHIPWASH
 — UC.1 Bar.81 W. ALDOBOROUGH NAPES
 — Vap. Bri. armé «EL ARGENTINO» 6809 Tx + M Bar.81 (UC.1)
 — Ret. UC.6 et UC.1 qui rapporte l'existence du nouveau barrage Britannique au SE. du banc RABS
- 27 mai :
 — Vap. Bri. «LINCAIRN» 3638 Tx Bar.75 (UC.10)
- 1 juin :
 — UC.6 Bar.85 N. du INNER GABBARD
 — UC.10 Bar.86 S. du SUNK LV
 — Vap. Bri. «PARKGATE» 3232 Tx touche Bar.86 (UC.10) mais peut être sauvé
 — Vap. Nor. «EXCELLENZ-MEHNERT» 646 Tx + M Bar.79 (UC.6)
- 8 juin :
 — Tra. Bri. «KAPHREDA» 245 Tx + M Bar.79 (UC.6)
- 9 juin :
 — UC.6 Bar.87 S. du KENTISH KNOCK
- 10 juin :
 — UC.10 Bar.88 sortie N. du KNOCK DEEP
- 18 juin :
 — Vap. Amè «SEACONNET» 2294 Tx Bar.82 1915 (UC.7)
 — Vap. Esp. «MENDIBIL» 4501 Tx + M Bar.81 (UC.1)
- 19 juin :
 — UC.10 Bar.89 extrémité N. du banc GALLOPER
 — UC.6 Bar.91 E. de ALDOBOROUGH NAPES
 — Chal. Fra. «ST JACQUES» 72 Tx + M Bar.17a (UC.6) devant LE HAVRE
- 20 juin :
 — UC.1 Bar.90 S. du KENTISH KNOCK
 — UC.7 Bar.92 N. des DOWNS près de N. FORELAND
- 21 juin :
 — Vap. Hol. «OTIS TARDA» 759 Tx + M Bar.91 (UC.6)
- 22 juin :
 — Vap. Bri. «BURMA» 706 Tx + M Bar.91 (UC.6)
 — BP. Bel. «ALEXANDRE MAURICE» 70 Tx + C (UB.6)
- 26 juin :
 — UC.10 Bar.93 S. de SOUTHWOLD
 — UC.1 Bar.94a N. de SOUTHWOLD, au retour est abordé par un vapeur mais n'est pas fortement avarié
 — UC.6 Bar.95 NE. du SHIPWASH LV
 — UC.7 Bar.96 N. du FORELAND
 — Vap. Bri. «ASTROLOGER» 912 Tx et «TUGELA» 233 Tx + M Bar.94 (UC.1)
- 27 juin :
 — UB.16 arraisonne et capture BP. Bel. Z.20 battant pavillon Hol. et le ramène à ZEEBRUGGE soupçonné d'espionnage
- 28 juin :
 — Vap. Hol. «WAALSCHOOT» 1441 Tx + M Bar.95 (UC.6)
 — Drague Bri. «MERCURIUS» 129 Tx + M Bar.94 (UC.1)
- 29 juin :
 — Dep. UB.19 et UB.23 qui sont envoyés devant les bouches de la THYNE
 — Tra. Bri. «HIROSE» 275 Tx + M Bar.91 (UC.6)

- 30 juin :
— UC.1 Bar.97 S. du CROSS SAND (YARMOUTH)
— Tra. Bri. «WHOOOPER» 302 Tx + M Bar.94 (UC.1)
- 2 juillet :
— Dep. UC.6 et UC.10
- 4 juillet :
— Du 4 au 6 juillet BP. Bri. «QUEEN BEE», «ANNIE ANDERSON», «PEET-O-DAY», «WATCHFUL», «NANCY-HUMANN», «PETUNIA», «GAL BESSIE» et «NEWMARK-CASTLE» de 34 à 85 Tx + C (UB.23)
- 3 juillet :
— Dep. de ZEEBRUGGE au soir pour miner près bouée ELBOW de UC.7 (EV: HAAG) qui ne revient plus. Le corps du commandant sera repêché le 24 par UB.16 sur le banc SCHOUWEN
— UC.10 Bar.98 devant SOUTHWOLD
— UC.6 Bar.99 devant CALAIS
- 5 juillet :
— UB.12 aperçoit un SM. des Flanders à l'Ouest du banc BLIGHT qui faisait route vers l'Est et qui ne pouvait être que UC.7 rentrant. Ce dernier a probablement touché une mine britannique dont la région était infestée
- 6 juillet :
— UB.18 et UB.39 envoyés devant les bouches de la THYNE
- 7 juillet :
— UC.1 Bar.100 NE de ALDOBOROUGH NAPES
— Vap. Bri. «GANNET» 1127 Tx Bar.95 (UC.6)
- 10 juillet :
— UC.6 Bar.101 entrée S. HEWETT CHANNEL
— UC.1 Bar.103 devant LOWESTOFT
— Vap. Bri. «KARA» 2338 Tx + M Bar.101 (UC.6)
— Cha. Bri. «STAFFA» 176 Tx + C (UB.39)
- 12 juillet :
— UC.10 Bar.102 N. de YARMOUTH
- 13 juillet :
— BP. Bri. «MARY-ANN», «SUCCESS» 5 à 6 Tx et Cha. «DALHOUSIE» 89 Tx et «FLORENCE» 149 Tx + C (UB.39)
- 14 juillet :
— Cha. Bri. «LANGLEY CASTLE», «RECORDER», «BUTE», «BENADEN» et «GIRLS-FRIENDS» 49 à 176 Tx + C (UB.39).
- 15 juillet :
— Dep. UB.37
— Goelette Hol. «DINA» 164 Tx et Brick Nor. «BERTHA» 203 Tx + C (UB.18)
- 16 juillet :
— Vap. Bri. «ALTO» 2266 Tx et «MOPOSA» 885 Tx + M Bar UC.1
- 17 juillet :
— UC.6 Bar.104 devant CALAIS
— BP. Bri. «VMG», «GERTRUDE», «WAVERLEY», «GLANCE», «LOCH TAY» et «LORD NEVIS» de 44 à 69 Tx + C (UB.18)
- 18 juillet :
— Dep. UC.18
— UC.10 Bar.105 Ouest de CALAIS
- 19 juillet :
— Vap. Sue. «ALF» 191 Tx arraisonné par UB.37 qui fait jeter par dessus bord la cargaison de bois
- 20 juillet :
— UC.1 Bar.106 entre Gris Nez et BOULOGNE
- 21 juillet :
— Goelette Dan. «SAMSOE» 388 Tx + au canon par UB.37
- 22 juillet :
— Dep. UB.23
— EM. de la Marine Royale Néerlandaise fait savoir à l'amiral que le corps de l'EV. FISCHER, officier de UC.7 a été repêché par le bateau-feu SCHOUWEN.
— Goelettes Sue. «PREFERENCE» 22 Tx et «IDA» 302 Tx, voi. Nor. «SUBRA» 580 Tx, «JUNO» 356 Tx et «BAMS» 308 Tx + C (UB.37)
- 24 juillet :
— Ret. UC.10 et UB.37
— UC.10 Bar.107 près de NEWARP LV au N. de YARMOUTH
— UC.10 à un combat devant ZEEBRUGGE avec avion Bri., ce dernier qui a du amerrir est remorqué à ZEEBRUGGE par torpilleur. Les deux pilotes sont capturés.
— Goelette Nor. «MARS» 106 Tx + C (UB.39)
— Coque Nor. remorquée «MARY» 560 Tx + C (UB.23)
- 25 juillet :
— UC.6 Bar.108 devant SOUTHWOLD, et a ensuite grave avarie de moteur. Il couvre une bonne partie des 90' qui le séparent de Zeebrugge à la voile (de fortune) jusqu'au moment où il rencontre UB.19 qui le prend en remorque le 26.
- 26 juillet :
— Ret. UC. 6 à la remorque de UB.19
— Voi. Nor. «KENTIGERRE» 796 Tx + C (UB.23)
- 27 juillet :
— Voi. Nor. «AGENDA» 226 Tx + C (UB.23)
- 28 juillet :
— BP. Bri. «RENOWN», «SPEEDWELL», «JANE STEWART», «VOLUNTEER», «GOOD DESIGN», «JOHAN», «SPERO-MELIORA», «JANET-OVERSTONE» et «ANDREVINA» 10 à 60 Tx + C (UB.23)
- 29 juillet :
— Dep. UB.39
- 30 juillet :
— Dep. UB.18 qui est chargé de se rendre compte s'il y a possibilité d'appliquer le règlement sur les prises et de ne torpiller que les bâtiments marchands sans avertissement qui étaient reconnus d'une façon certaine comme étant des transports de troupes
— Vap. Bri. «CLAUDIA» 1144 Tx + M Bar.94 (UC.1)
- 31 juillet :
— Cha. Bri. «KING JAMES», «BRACONSH», «TATIANA», «HELVETIA» et «RODESIA» 110 à 285 Tx + C (UB.39)
- 1 août :
— Ret. UB.23
— Vap. Hol. «ZEELAND» 1292 Tx + (UB.39)
- 2 août :
— Cha. Bri. «TWIDDLA», «SMILING HORN», «OLYMPIA», «LUCANIA», «TRAWLER PRINCE» et «MERCHANT PRINCE» de 92 à 221 Tx + C (UB.39)
— Vap. Nor. «JOHN WILSON» 798 Tx + C (UB.16)
— Voi. Bri. «GRADWELL» 156 Tx, «S.D.» 131 Tx, «MARGARETSUTTON» 197 Tx + C UB.18 N.O. du HAVRE
- 3 août :
— UC.10 Bar.109 devant HEWETT CHANNEL
— Voi. Fra. «JACQUES CARTIER» 259 Tx, Vap. Bri. «SPHENE» 740 Tx, citerne Bri. «BADGER» 89 Tx et Voi. Bri. «FORTUNA» 131 Tx + C (UB.18) qui avarie par charges Voi. Bri. «INO» 56 Tx mais ce dernier fut remorqué au port

- 4 août :
— Vap. Dan. «JÄGERSBORG» 1797 Tx et Vap. Bri. «STAN JORDHAM» 921 Tx + (UB.39)
- 5 août :
— UC.1 Bar.110 N. des DOWNS
— Chal. Bri. «EGYPTIAN PRINCE» 129 Tx et «ST OLIVE» 202 Tx + C (UB.39)
- 7 août :
— Ret. UB.39
— BP. Bri. «LOCH LOMMOND» 42 Tc + C (UB.29)
- 9 août :
— UC.6 Bar.111 E. de SHIPWASH LV
— Vap. Dan. «DANEVANG» 1247 Tx + (UB.37)
— Vap. Fra. «HENRI ELISA» 822 Tx + (UB.18)
- 10 août :
— UC.1 Bar.112 S. du Banc SMITHS KNOLL N. de YARMOUTH
— UC.10 Bar.113 W. de HAISBOROUGH LV N. de YARMOUTH
— Vap. Bri. «SAN BERNADO» 3803 Tx + (UB.19)
— Voi. Fra. «ANNETTE MARIE» 117 Tx, «SAINT PIERRE» 149 Tx, Vap. Fra. «MARIE» 784 Tx, Vap. Nor. «SORA» 587 Tx et «CREDO» 728 Tx + C (UB.18)
- 11 août :
— Arr. UC.11 (EV. SALZWEDEL) qui avait déjà appartenu à la Flotille des Flandres jusqu'au 17-10-15. Il précède d'autres UC de la classe agrandi du type UC.11
— Vap. Bri. «F. STOBART» 801 Tx + M Bar.100 (UC.1)
- 12 août :
— Ret. UB.18
— Brick Nor. «RUFUS» 202 Tx + C (UB.37)
- 13 août :
— Dep. UB.10
— Goel. Sue. «PEPITA» 261 Tx, Voi. Nor. «FREMAD» 104 Tx et «RESPIT» 473 Tx + C (UB.37)
- 14 août :
— Sur ordre du Kaizer reprise de la guerre sous-marine au commerce
- 17 août :
— Dep. UC.10 en direction de la Humber (EV. Werner ALBRECHT) qui ne revient plus
- 19 août :
— Les UB.18, UB.23, UB.29 et UB.39 sont envoyés en avant-poste devant la HUMBER pour observer les mouvements des unités navales britanniques
— Les UB.6, UB.12, UB.16, UB.19 et UB.37 sont envoyés en avant-poste devant TERSCHELLING dans le même but
— UC.6 Bar.114 E. de ALDOBOROUGH NAPES
— UC.10 Bar non marqué devant HUMBER RIVER
— UC.10 Pech. Bri. «DRAGOON» 30 Tx ?????
- 20 août :
— UC.11 Bar.116 N. du SUNK LV
— UC.1 Bar.115 dans le STANFORD CHANNEL (LOWESTOFT)
— BP. Bri. «DRAGOON» 30 Tx UC.10 embouchure TAMISE
- 21 août :
— UC.10 + T par SM. Bri. E.54. Aucun survivant
- 23 août :
— Tra. Bri. «BIRCH» 215 Tx + M Bar.115 (UC.1)
- 24 août :
— Vap. Nor. «VELOX» 312 Tx + C (UB.16)
- 26 août :
— UC.11 Bar.117 E. de NEWARP LV
- 27 août :
— Dri. Drifter Bri. «OCEAN PLOUGH» 99 Tx + M Bar.115 (UC.1)
- 29 août :
— UC.6 Bar.119 E SHIPWASH est attaqué par SM. Bri. mais peut éviter la torpille
— UC.1 Bar.118 S. de LOWESTOFT
- 31 août :
— Drifter Bri. «TUBEROSE» 67 Tx + M Bar.115 (UC.1)
- 1 septembre :
— Dep. UB.19
— Vap. Nor. «DRONNING MAUD» 1102 Tx + M Bar.118 (UC.1)
— Mot. Hol. «ZEEAREND» 462 Tx + UB.17
- 2 septembre :
— Dep. UB.23 et UB.39
- 3 septembre :
— UC.11 Bar.120 SO. SHIPWASH LV
— Vap. Bri. «MASCOTTE» 1097 Tx + M Bar.119 (UC.6)
— Vap. Bri. «RIEVAULX ABBEY» 1166 Tx + M Bar probablement (UC.10)
— Vap. Bri. «TEESBOROUGH» 308 Tx et «NETTA» 370 Tx + (UB.18)
— Trois mats Fr. «Général ARCHINORD» 355 Tx + UB.23
— BP. Fr. «NOTRE DAME DES VICTOIRES» 161 Tx et Vap. Nor. «GOTTHARD» 1463 Tx + (UB.29)
- 4 septembre :
— Tr. Bri. «JESSIE NUTTEN» 187 Tx Bar.118 (UC.1)
- 5 septembre :
— Vap. Bri. «CITY OF GHENT» 199 Tx et Vap. Bel. «MARCEL» 1533 Tx + (UB.18)
— Vap. Dan. «JEANNE» 1191 Tx + (UB.29)
- 6 septembre :
— Goel. Bri. «BRITANNIA» 39 Tx + C (UB.29)
— Vap. Bri. «TORRIDGE» 5036 Tx et Voil. Fr. «YVONNE» 104 Tx + (UB.29)
— Vap. Bri. «TAGUS» 937 Tx et «STRATHDAY» 4428 Tx + (UB.39)
— Vap. Nor. «RILDA» 313 Tx + UB.12
- 7 septembre :
— Vap. Hol. «NIOBE» 654 Tx conduit à ZEEBRUGGE par UB.12
— UB.18 attaqué par Q. Ship Bri. «HELGOLAND»
— BP. Fr. «LEONINE», «JEANNE D'ARC», «EMMA» et «FARFADET» 17 à 20 Tx + C (UB.23)
— Voil. Fr. «ALICE» 119 Tx + C (UB.29)
— Goel. Fr. «ALCYON» 163 Tx et «MARGERITE» 101 Tx, Vap. It. «MESSICANO» 4064 Tx, Vap. Bri. «HEATHDENE» 3541 Tx, tous de N. de OUESSANT + (UB.39)
- 8 septembre :
— UC.1 Bar.121 devant CROMER
— Vap. Sue. «GAMEN» 2169 Tx + (UB.18)
— UB.18 rencontre Q. Ship. Bri. «CARRIGAN HEAD»
— Voi. Fr. «MARIE LOUISE» 153 Tx et Vap. Esp. «MAYO» 158 Tx + (UB.23)
— Goel. Fr. «JEUNE UNION» 267 Tx, Vap. Nor. «LYDERHORN» 936 Tx, Vap. Esp. «CLAZARRI» 2585 Tx + (UB.39)
- 9 septembre :
— UC.6 Bar.122 S. du SANFORD CHANNEL (LOWESTOFT)
— Voi. Fr. «GEORGES ANDRE» 299 Tx et «MYOSOTIS» 64 Tx
— Vap. Nor. «LODSEN» 1247 Tx + (UB.18)
— Vap. It. «GEMMA» 3111 Tx et Goe. Fr. «REMORA» 92 Tx + (UB.23)
— BP. Bri. «DORADO», «FAVORITE», «MURIEL» et «CONSOLATION» 29 à 47 Tx + (UB.29)

— Vap. Nor. «PRONTO» 1411 Tx et Goe. Fr.
 «EUROPE» 365 Tx + (UB.39) qui lui-même est
 attaqué par destroyer
 — UB.18 rencontre Q. Ship. Bri. «ARRIGAN-HEAD»
 10 septembre :
 — Arr. UB.38 LV WASSNER
 — Vap. Hol. «ZEEMEEUW» 400 Tx capturé par UB.37
 — Vap. Nor. «FURU» 2029 Tx et «POLYNESIA»
 4064 Tx et trois mat. Fr. «MARECHAL DE
 VILLARS» 2198 Tx + (UB.18)
 — Vap. Bri. «LEXIE» 3778 Tx + (UB.39)
 — Vap. Nor. «LINDBORG» 400 Tx + (UB.6)
 11 septembre :
 — Arr. UC.16 EV. von WERNER, premier UC
 agrandi
 — UC.11 Bar.123 E. de KENTISH KNOCK LV
 — Vap. Gr. «ASSIMCOS» 3500 Tx, Vap. Esp.
 «LUIS VIVES» 2160 Tx, Vap. Nor. «KONG-RING»
 1611 Tx + (UB.18)
 — Vap. Nor. «FREDAVORE» 1577 Tx + (UB.39)
 12 septembre :
 — Arr. UC.26 EV. comte von SCHMETTON
 — Ret. UB.29 avec avarie de moteur
 — Vap. Hol. «ANTWERPEN» 7955 Tx + (UB.18)
 13 septembre :
 — Vap. Dan. «J.H. MADWIG» 1765 Tx, «HANS-
 JENSEN» 1824 Tx, Voi. Fr. «ARIEL» 49 Tx, Vap.
 Nor. «TOLOSA» 1833 Tx + (UB.18)
 14 septembre :
 — Ret. UB.23 et UB.39
 — Vap. Nor. «ETHEL» + C (UB.18)

16 septembre :
 — Ret. UB.18
 17 septembre :
 — Dep. UC.26
 19 septembre :
 — UC.26 Bar.124
 21 septembre :
 — Dep. UB.37 et UC.16
 22 septembre :
 — Ret. UC.26
 — UC.6 Bar.125 N. SHIPWASH LV
 — UC.16 Bar.128a SE. CROSS SAND et 128b devant
 HEWETT CHANNEL
 — UC.1 Bar.127 du Banc HAISBOROUGH
 — UC.11 Bar.125 E. du SHIPWASH BANK
 — Vap. Bri. «COLCHESTER» capturé et conduit à
 ZEEBRUGGE
 23 septembre :
 — Cha. Bel. «ROSALIE» 219 Tx, «DE JONGE
 GERMAINE» 106 Tx, «MARIE» 98 Tx et «LICHT
 TEFREDEN» 69 Tx + (UB.6)
 23 septembre :
 — Cha. Bri. «HERENRY» 183 Tx, «VIELLA» 144 Tx,
 «RESTLESS» 125 Tx, «BRITANNIA III» 138 Tx,
 «WELLSBY» 112 Tx, «ANDROMEDA» 149 Tx,
 «BEACHWALD» 129 Tx, «REGO» 176 Tx,
 «REFINO» 182 Tx, «COCKATRICE» 115 Tx et
 «PHOENIX» 117 Tx + C et canon (UB.16)

(A SUIVRE)



'T JACHTHUIS VAN EVERSAM

EVERSAMSTRAAT, 2

STAVELE 057/40 01 28



Gelegen "bachten de kupe" in een
 bijzondere rustige omgeving - Speciali-
 teit van geroosterde vis- en vleesgerechten
 op HOUTVUUR — Wild vanaf 28 juli
 Tijdens het week-end, tafels voorbehouden A. U. B. — Enig Jachtdecor — Alle dagen open gedurende Juli en Augustus

Situé, "bachten de kupe" dans un environnement reposant — Spécialité de grillades, de viande et de poisson, au feu de BOIS
 Gibier à partir du 28 JUILLET — Réserver vos tables en week-end — Cadre de chasse unique — OUVERT tout les jours
 pendant Juillet et Août

woorden uit de zeemanskist

pierewaaien

Oppermeester J.B. DREESSEN

Als men als Neptunus reeds 25 jaar scheep gaat, wordt het even tijd aan een feest te denken. Dat kunnen we aan boord doen of we gaan er voor de wal op. Maken we er àan boord een feestje van, dan noemt dat, zeer kernachtig, een INSTUIF. Gebeurt het aan wal dan heet dat officieel GAAN PASSAGIEREN. Janmaat heeft echter een heel arsenaal uitdrukkingen ter zijner beschikking, waarmee hij, alnaargelang de omstandigheden, zijn intenties op dit gebied minder of meer gevarieerd kenbaar maakt. Zo spreekt hij gewoon van AAN WAL TE GAAN, AAN DE WAL TE GAAN, EVEN DE WAL OP TE GAAN of EEN PEILING TE GAAN NEMEN IN STAD. EENS EEN ANDER LUCHTJE TE SCHEPPEN of EENS VAN LUCHT VERANDEREN wordt gezegd als de reis lang geduurd heeft. Ook kan hij gewoon DE STAD INGAAN, of DE PLANK EENS OP- OF OVERGAAN (plank = loopplank). Bij dorstig weer of als het een zoute reis is geweest spreekt hij van EEN PINT TE GAAN KOPEN, EEN PINTJE PAKKEN of EEN PINT GAAN DOEN.

EVEN GAAN SHOPPEN doet elke Janmaat minstens eens op de reis en dan liefst zo vroeg mogelijk omdat anders zijn geld te ver op is. Een klein geschenk voor lief, vrouw of kroost blijft voor elke zeeman een «must». Voor de schepelingen die niet van boord mogen, dus niet in de gelegenheid zijn hun shopping te doen, staan wel andere middelen ter beschikking. Wie kent er in Freetown, Colombo of noem maar op de KADRAAIERS of PARLEVINKEN niet. Dit zijn de handelaars of venters die op het water in allerlei artikelen doen. Wil hij, moe van de doordeweekse scheepskost, iets beters over den tand krijgen dan noemt dat EENS GOED GAAN BUNKEREN. Tamelijk nauwkeurig omschrijft hij zijn intenties als hij zegt dat hij een STAPJE IN DE WERELD GAAT ZETTEN, EEN FRANK WIL GAAN VERTEREN, EROP UIT GAAT of VAN DE SMETE GAAT of IS. Intenties in die richting blijken nog beter als hij zegt dat hij de BLOEMETJES GAAT BUITEN ZETTEN of een SORTIETJE GAAT PLAATSEN. Jongere krachten spreken van eens te PROBEREN IETS AAN DE HAAK TE SLAAN, en dat gebeurt dan voornamelijk door een DANSJE TE GAAN DOEN, of te PLAATSEN. Sommigen hebben het meer voor eens NAAR DE VROUWEN of de VROUWTJES TE GAAN. (om het dan toch maar niet te hard uit te drukken). Ze spreken dan ook wel van EEN VREEMDE DOEN.

Zo tegen het einde van de reis, als het geld verweg op is, zal de uitdrukking EEN DROGE WANDELING DOEN, de meest gebruikelijke zijn.

Al deze uitdrukkingen werden in ons marinemidden opgetekend maar behoren niet altijd tot wat men een gekuiste omgangstaal zou kunnen noemen. Willen we die wel gebruiken dan moeten we beroep doen op een minder gekend, maar goed nederlands woord, dat een groot deel van de aangehaalde uitdrukkingen omvat. Dit is dan het PIEREWAAIEN (PIEREWAAIDE - HEEFT GEPIERE-WAAID) in de betekenis van aan de zwier gaan - of zijn, doordraaien, pretmaken, of ook wel een liederlijk leven leiden. Dit woord is waarschijnlijk in de 17e eeuw door matrozen uit ARCHANGEL overgebracht naar onze kontreien. In het Russisch is PIR een gastmaal en PIROWAT, het houden van een gastmaal of ook wel het houden van een fuif. Vandaar dan ook de uitdrukking IETS LATEN PIEREWAAIEN en PIEREWAAIEN voor iets dat we laten gaan of waaien.

Na al dat PASSAGIEREN en PIEREWAAIEN, gewoon, met vrouwen of met pinten toch, nog even iets meer over het woord PASSAGIEREN.

PASSAGIEREN in de zin van het voor ontspanning en vermaak aan de wal gaan is waarschijnlijk afgeleid van het JAVAANSE woord PASISIR, dat strand of oever betekend.

Al gaat Janmaat dan ook PASSAGIEREN, daarom is hij nog geen PASSAGIER. Dit woord reserveert hij aan de betalende landrot, die met een schip over zee gaat. Maar soms zal hij van een kollega aan boord zeggen dat hij «een passagier is» als die schepeling er in zijn werk DE KANTJES VAN AF-LOOPT, dwz, zich nog al eens aan de «job» durft onttrekken.

De kaart die eertijds aan de schepelingen, beneden de rang van beroepsonderofficier werd uitgereikt, met de bedoeling een controle te doen op het PASSAGIEREN, heet een PASSAGIERSKAART. Ze werd bij het naar wal gaan afgegeven aan de wacht en terug ontvangen wanneer men zich terugmeldde van het passagieren. De onderofficieren hadden VRIJE LOOPPLANK.

Nu kunnen we het passagieren door gewoon over de valreep of de loopplank aan wal te stappen ofwel worden we door een sloep aan wal gebracht. In onze Marine spreken we van verlofgangerssloepen of nog erger van een «sloep voor verlofgangers».

een kaarsrechte vertaling van «canot de permissionnaires». Het gewone signaal dat echter moet gefloten worden voor passagieren is SLOEP NAAR WAL.

In het Engels spreekt men van «Libertymen». Een klassieke «pijp» aan boord van een schip van de Royal Navy was : **«Away, motorboatscrew. Libertymen fall in abaft the afterfunnel on starboard»**. Nu lagen we ooit langs een Amerikaans oorlogsschip waar aan boord dezelfde «pijp» als volgt klonk : **«Away motorboatsgig. Libertygays fall in abaft the aftersmokestack on the green side»**. Met de versoepeling van de reglementering betreffende het dragen van burgerkledij zijn bij ons de verlofgangssloepen nagenoeg verdwenen. Enkele op de grotere eenheden worden in het buitenland de op traditie berustende regels in verband hiermee nog gevolgd. Voor het overige komt dit soort sloepen niet meer op onze dag- en dienstroosters voor. Ze staan echter nog in volle actualiteit als het schip ergens aan een boei gemeerd ligt of geankerd is. Dan klinkt de klassieke vraag nog wel eens : «Wanneer is de volgende sloep naar de wal?»

Op grotere marinebasissen bestaat er meestal een sloependienst die de mensen die wensen te passagieren komt ophalen met speciaal daarvoor ingerichte vaartuigen. Denken we bijvoorbeeld maar aan onze SPIN.

Ook zag ik hoe jaren geleden in Dordrecht het marinepersoneel 's morgens naar de overkant van de vaart werd gebracht in drie BII die door een stevige motorboot opgesleept werden.

Krijgt iemand, die tot de wacht behoort, tengevolge van een bepaalde omstandigheid toch toestemming de wal op te gaan, dan heeft hij wat men noemt een VRIJE PRIK.

Mag iemand van boord, binnen een bepaalde straal, naar de wal in gewoon daags tenue dan heet dat OPLOPEN.

Wie 's nachts of 's avonds de laatste sloep naar het schip mist, kan ofwel al zwemmende terugkeren, wat wel eens gebeurt, of doet beroep op een JOLLEVENT, een «BOOTJESROEIER», die men in alle havens van de wereld terugvindt en die voor een kleine vergoeding de zaak wel even klaart. Komt Janmaat niet op tijd terug van het PASSAGIEREN dan is hij een MANKEERDER. Het aan wal achterblijven als het schip, waarmee men had moeten uitvaren, reeds is vertrokken, heet HET SCHIP ACHTERZEILEN. Deze uitdrukking word ook in de figuurlijke zin gebruikt om aan te geven dat IEMAND NIET MEEDOET, NIET VAN DE PARTIJ IS. Een van de best bijgebleven herinneringen op dat gebied bewaar ik van een memorabele dag op Santa Cruz de Tenerife. Een op dit ogenblik nog zeer gekend figuur uit het Oostends uitgangsleven, die zijn diensttermijn aan boord vervulde had na een formidabele "sortie" de laatste sloep gemist. Hij maakte van de nood een deugd en boemelde meteen maar door tot bij de eerste gloren van de dag. Op zijn nachtelijke omzwervingen had hij echter een paar gitaristen en een zanger ontmoet die, met het oog op een paar pesetas om hun magere

verdiensten wat aan te dikken, bereid waren in hem in zijn nachtelijke eenzaamheid te begeleiden met zang en muziek. Toen nu aan boord in de vroege morgen alle actie voor het vertrek werden genomen, men had hem als afwezig opgegeven, klonk in de ochtendnevel, laag tegen het water, een melodieuze zang, begeleid van gitaarmuziek. En daar kwam, aan boord geroeid met muzikale begeleiding, de verloren zoon toe. Aangezien iedereen op dit vroege uur op meerposten stond, was de belangstelling enorm groot. Maar ook voor de daaropvolgende procedure, die meestal omstreeks 10 u. in de voormiddag plaatsvindt. Maar ja, men zegt wel eens dat een kermis een geseling waard is.

Een belangrijke vlag voor hen die gaan passagieren is de 16de vlag van het Internationaal Seinboek, de vlag PAPA. «Blue Peter» zoals men ze pleegde te noemen. In de haven of op de rede, alleen voorgehesen in de voormast aan een ra, betekent ze **«Iedereen moet aan boord komen, het schip gaat vertrekken»**. Het vertreksein als zodanig stamt reeds uit de Middeleeuwen. Enige uren voor het vertrek van zee of haven werd een van te voren afgesproken sein gehesen waarmee kooplieden aan wal gewaarschuwd werden aan boord te komen voor het afrekenen met de meevarende koopman op het schip. Het was ook een waarschuwing voor het scheepsvolk dat nog aan wal passagieren was en tevens voor de leveranciers die aan het schip proviand en victualiën hadden geleverd, om te komen afrekenen.

Komt men iemand aan boord van een vertrekkend schip vaarwel zeggen dan noemt dat AFDUWEN.

Voor elke zeeman heeft de wal, bijzonder na een flinke zeetijd een zeer grote aantrekkingskracht. Dit komt duidelijk tot uiting in het figuurlijk gebruik van dit woord in allerlei zinsverband.

Zo spreekt men van **hoger wal** als de kant waar de wind vandaan komt, en van **lager wal** als de kant waar de wind opstaat, naar toe gaat. Maar **aan lager wal geraken** krijgt niet alleen de betekenis van stranden, maar ook die van naar de bliksem gaan.

Van wal steken is niet alleen afvaren, zeilen, vertrekken maar ook een begin met iets maken. Wanneer de omstandigheden een verdere ongewenste ontwikkeling of voortzetting van een handeling verhinderen dan heet dat **de wal keert het schip**. **Langs de wal zeilen is voorzichtig handelen**. En lijkt die bewering nergens naar aan raakt **die bewering kant noch wal**. In moeilijkheden komen is **lelijk onder de wal raken**. **Zich verbeelden dat het schip voor wal ligt met geld om gelost te worden** is zich verbeelden dat een zaak zonder moeite winst zal afwerpen.

Van de wal in de sloot is een variatie als **van de kant in de gracht** voor iets dat verergert.

De beste stuurlui staan aan de wal, zij die er niet voorstaan weten het best.

En eindigen doen we met een gevleugeld woord : Ontbind en spoed u aan de wal, zo wind en vloed u baten zal : begin een reis, het werk, als de omstandigheden gunstig zijn.



Bulkcarrier «Mineral Samitri»

Op dinsdag 28 juni 1977 te 16.10 u. werd op de scheepswerven Cockerill Yards Hoboken, de bulkcarrier «MINERAL SAMITRI» opgevoerd.

Het heeft Mevrouw Henrique Guatimosim, echtgenote van de voorzitter van de Maatschappij Samitri, Brazilië, behaagd het meterschap van het schip te aanvaarden.

Het schip is bestemd voor de rederij CMB en zal als thuishaven Antwerpen hebben.

Het opbouwen van het schip in het bouwdok is begonnen op 13 december 1976.

VOORNAAMSTE KENMERKEN VAN HET SCHIP

— Lengte over alles	241,85 m
— Lengte tussen de loodlijnen	233,76 m
— Breedte buiten de spanten	32,20 m
— Holte tot het bovendek	18,70 m
— Diepgang	13,60 m
— Draagvermogen	75.450 ton
— Proeftochtsnelheid	± 16,7 knopen
— inrichting voor	34 personen

KLASNOTATIE

Het schip is gebouwd onder toezicht van de Klassifikatiemaatschappij «Lloyd's Register of Shipping» voor de klasnotatie + 100 A1 + LMC «UMS» - Automation met de notatie «Strengthened for carriage of heavy density ore cargo, holds n° 2, 4 & 6 may be empty».

Het zal onder de Belgische vlag varen.

BOUW

Het schip is verdeeld door middel van 9 dwarse waterdichte schotten die tot aan het hoofddek strekken, en die de volgende indeling geven: de voorpiek, de ruimen n° 1 tot n° 7, de machinekamer en de achterpiek. De schotten die de scheiding vormen tussen de verschillende ruimen zijn vervaardigd uit gegolfde platen.

Een dubbele bodemtunnel is voorzien van de achterzijde van ruim 1 tot in de machinekamer.

De dubbele bodem is onderverdeeld in tanks voor waterballast en dieselolie.

Onder het hoofddek, aan SB en BB zijde, van de ruimen 2 tot 7 zijn doorlopende topzijballasttanks voorzien.

LAADRUIMEN

In het totaal zijn er 7 laadruimen.

Het schip is ingericht voor het vervoer van bulk-lading zoals erts, granen en kolen.

De laadruimen zijn voorzien van een natuurlijke ventilatie.

De luikhoofden op het hoofddek worden afgesloten met stalen luiken die naar SB en BB openrollen en mechanisch bediend door middel van luiklieren. De capaciteit van de laadruimen bedraagt ongeveer 86.517 m³ of 2.976.396 ft³ graan.

AKKOMMODATIE

De bemanning is ondergebracht in afzonderlijke, modern ingerichte hutten. Alle bewoonbare lokalen, alsook het stuurhuis, zijn geklimatiseerd. Een ontspanningslokaal en een zwembad zijn ter beschikking van de bemanning.

De koelruimen voor proviand hebben een capaciteit van 115 m³ met een automatische koelinstallatie. Het schip is uitgerust met 2 fibreglass motorreddingsloepen voor elk 40 personen.

Verder zijn er 2 opblaasbare reddingsvloten geïnstalleerd, 1 voor 20 personen en 1 voor 6 personen.

DEKINSTALLATIE

Alle dekwerktuigen worden electro-hydraulisch aangedreven.

Twee ankerlier-verhaallieren zijn op het voorschip geïnstalleerd, twee sets luiklieren en vier sets verhaallieren van 12 ton zijn op het dek voorzien, evenals twee store derrick winches van 3 t.

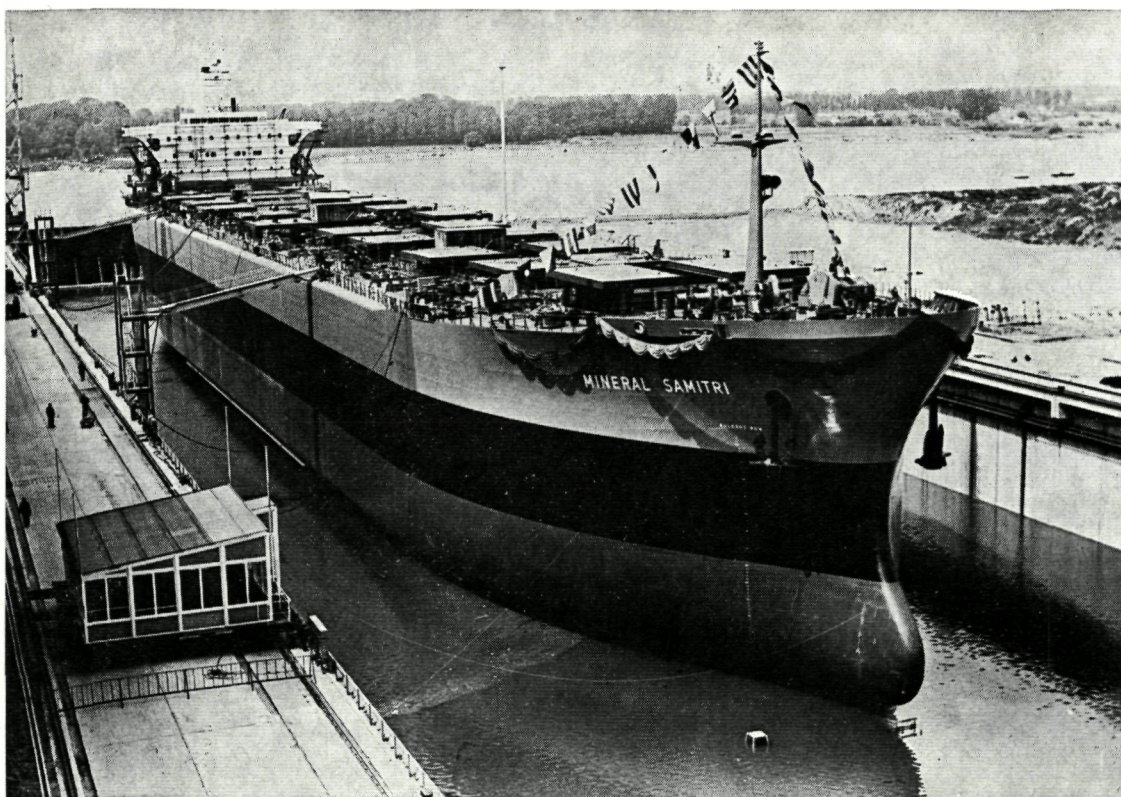
De stuurmachine is van het electro-hydraulisch type.

NAVIGATIE

Alle navigatie-apparatuur is van het modernste type, zoals bv. het gyrokompas, log, echopeiler, 2 radars, positieaanduiders, Decca-navigators, radiotelefonie, automatische stuurpiloot, enz...

MACHINE-INSTALLATIE

Het schip wordt aangedreven door een 6 cilinder, enkelwerkende tweetakt, opgeladen dieselmotor «Sulzer» 6 RND 90, die een continu vermogen van 17.400 BHP bij 122 omw./min. ontwikkelt.



De Bulckarrier «MINERAL SAMITRI»

De motor werd gebouwd bij Cockerill.

De schroefas is voorzien van een Simplex-afdichting.

De zesbladige schroef is vervaardigd uit mangaan-brons.

De elektrische energie wordt verkregen door drie sets dieselgeneratoren. Elke set bestaat uit een opgeladen 6 cilinder dieselmotor van 540 BHP bij 600 rpm, gekoppeld aan een generator van 445 KVA. De oliegestookte stoomketel en de uitlaatgassen-

ketel hebben elk een stoomproductie van 2.000 kg/ uur bij 7 kg/cm².

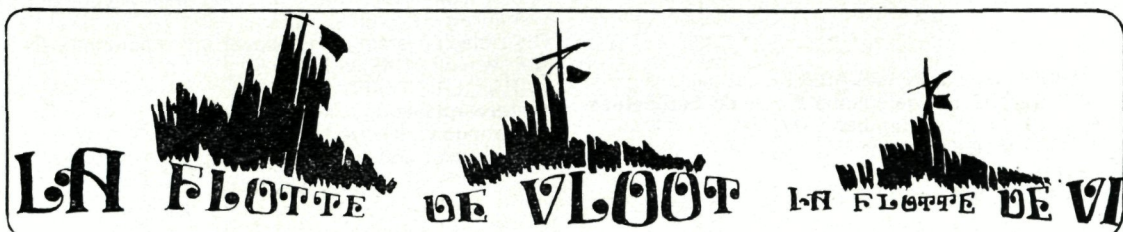
Andere hulpwerktuigen waaronder diverse pompen, compressoren, olie- en waterverwarmers, koelers, separatoren, enz... vervolledigen de installatie.

Er is een drinkwaterverdamer geïnstalleerd met een capaciteit van 36 ton per dag.

Het schip zal einde september 1977, nadat alle proeven bevredigend zijn verlopen, aan de CMB afgeleverd worden.



INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

Het Nederlandse patrouillevaartuig HADDA bracht een routine bezoek aan Oostende van 13 tot 16 mei 1977.

Het schip stond onder bevel van LTZ R.P. SIMONIS.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 225 ton

Afmetingen : 36.3 x 6.2 x 1.8 m.

Bemanning : 27

De Britse HMS SABRE bracht een routine bezoek aan Brugge van 20 tot 23 mei 1977.

Het schip stond onder bevel van LT D.A. LEWIS RN.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 102 ton

Afmetingen : 30.5 x 8.1 x 1.9 m.

Bemanning : 12

De Nederlandse HRMS DOKKUM bracht een routine bezoek aan Oostende van 13 tot 14 juni 1977.

Het schip stond onder bevel van Luitenant-ter-Zee EVERAARS A.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 453 ton

Afmetingen : 45.7 x 8.5 x 2 m.

Bemanning : 38

De Britse HMS MAXTON bracht een routine bezoek aan Brugge van 17 tot 21 juni 1977.

Het schip stond onder bevel van Lt J.A.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 425 ton

Afmetingen : 46.3 x 8.8 x 2.5 m.

Bemanning : 29

De Franse korvetten LE NORMAND en LE PICARD en de mijnenveger AZALEE brachten een routine bezoek aan Antwerpen van 20 tot 22 juni 1977.

De schepen stonden respectievelijk onder bevel van Fregatkapitein DUPONT NIVET, Korvetkapitein COLLIN en Luitenant-ter-Zee BOULIO.

KARAKTERISTIEKEN :

LE NORMAND :

Waterverplaatsing : 1702 ton

Afmetingen : 99.8 x 10.3 x 4 m.

Bemanning : 187

LE PICARD :

Waterverplaatsing : 1702 ton

Afmetingen : 99.8 x 10.3 x 4 m.

Bemanning : 187

AZALEE :

Waterverplaatsing : 372 ton

Afmetingen : 43 x 8 x 2.6 m.

Bemanning : 49

De Amerikaanse USS SEMMES bracht een routine bezoek aan Antwerpen van 2 tot 6 juli 1977.

Dit schip stond onder bevel van CDR F.M.

WILLIAMSON U.S.N.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 4500 ton

Afmetingen : 133.2 x 14.3 x 6.1 m.

De Britse HMS PETEREL bracht een routine bezoek aan ZEEBRUGGE van 15 tot 17 juli 1977.

Dit schip stond onder bevel van Luitenant Commander DEREK RANK.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 190 ton

Afmetingen : 36 x 6.6 x 2 m.

Bemanning : 24

De Engelse MFV 622 bracht een routine bezoek aan OOSTENDE van 2 tot 4 augustus 1977

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : \pm 150 ton

Afmetingen : \pm 20 m

Bemanning : \pm 15

De Nederlandse HRMS BUYSKES bracht een routine bezoek aan OOSTENDE van 5 tot 8 augustus 1977. Het schip stond onder bevel van Cdt LTZ1 M. HAARMAN.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 1.033 ton

Afmetingen : 60 x 11.1 x 3.7 m.

Bemanning : 43

* * *

De MHSO M902 VAN HAVARBEKE zal aanwezig zijn te VILVOORDE ter gelegenheid van de Europafeesten op 10 en 11 september 1977.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 780 ton

Afmetingen : 52.6 x 10.7 x 4.3 m

Bemanning : 5 Officieren
32 Onderofficieren
34 Matrozen

* * *

Het Duitse zeilschip "GORCH FOCK" zal een niet-officieel aanleggen brengen aan ANTWERPEN van 26 tot 31 oktober 1977.

Dit zeilschip staat onder bevel van Kapitein-ter-Zee H.F. von STACKELBERG.

KARAKTERISTIEKEN :

Waterverplaatsing : 1870 ton

Afmetingen : 89.4 x 12 x 5.2 m

Bemanning : 259

* * *



ZEVENDE "MINENSUCHGESCHWADER" TE OOSTENDE

Zonder de opleiding in de Mijnenbestrijdingsschool van de Navo te Oostende had de mijnveegtechnologie nooit het peil kunnen bereiken dat momenteel gshaad wordt in de Navo-landen; dat was een van de merkwaardigste uitlatingen van fregatkapitein Berger, bevelvoerder van het zevende mijnenveegsmaldeel.



Fregatkapitein Berger mocht vanwege CVP Schlum een aan-
denken ontvangen.

Daarmee bracht fregatkapitein Berger openlijk hulde aan het werk dat te Oostende gepresteerd wordt. Trouwens, zo vertelde voornoemde bevelvoerder, ik was ook destijds leerling te Oostende. De stad is voor mij helemaal geen onbekende. Meerdere keren was ik alhier op bezoek, aldus de h. Berger die Neptunus vriendelijk te woord stond.

Nopens het zevende smaldeel wist hij o.a. te vertellen dat deze is samengesteld uit elf eenheden, met name de reusachtige tender "Mösel" die als escorte- en bevoorradingschip dient en tien kleinere mijnenvegers. De eenheden zijn in principe bestemd om in oorlogstijd ingezet te worden in de gebieden van de Sont en Skagerrak om te beletten dat vaartuigen uit de Baltische Zee en de Oostzee d Noordzee binnen dringen. Wel werd de nadruk gelegd op het feit dat het zevende smaldeel een

defensief karakter heeft zodat de bewapening eerder beperkt is. De "Mösel" bvb., een groot vaartuig is slechts uitgerust met vier veertig-millimeter-bofors kanonnen en twee geschutskoepels met een 4 duim kanon.

Aan boord van de elf eenheden bevinden zich zo'n 500 man. Doel van dit niet officieel bezoek is in eerste instantie de betrekkingen met Oostende te verbeteren. Met andere woorden, het zevende smaldeel doet zo'n beetje dienst als public-relations.

* * *

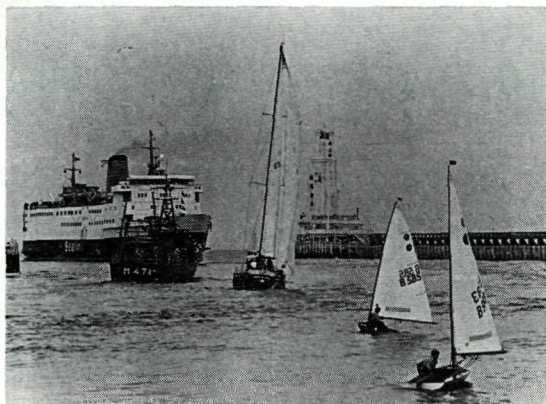
"TRAITE DE ROME" GEDOOPT TE OOSTENDE

Vrijdag 22 juli jl., had een merkwaardige doopplechtigheid plaats op de marinebasis te Oostende. In aanwezigheid van een hoog gezelschap, met als gastheer Vice-Admiraal J. Van Dyck, Stafchef Zee-macht, die achtereenvolgens Premier Leo Tindemans, Luitenant Generaal Blondiau en Burgemeester J. Piers welkom heette.



Vice-Admiraal J. Van Dyck, ontvangt Premier L. Tindemans.

"TRAITE DE ROME" is het eerste Europese zeilschip, dat op 27 augustus a. s. vertrekt voor een zeilwedstrijd rond de wereld. De bemanning is samengesteld uit vertegenwoordigers uit negen landen van de Europese Gemeenschap. Het zeilschip zelf is een 15,60 meter aluminium boot.



De «TRAITE DE ROME» verlaat de haven

Na een welkomstwoord aan boord van de MECHELEN door de heer Guy VAN HAEVERBEKE, Ambtenaar bij de Europese Gemeenschap en een van de initiatiefnemers, wenste Eerste Minister Leo Tindemans de bemanning van het schip alle heil toe, terwijl hij toch niet kon nalaten enkele bedenkingen te maken over de Europese gemeenschap, welke momenteel toch met "zware storm" te kampen heeft. Het zeilschip werd gewijd door de Eerwaarde heer Loncke, deken van Oostende, terwijl mejuffrouw Patricia de Saint-Ouen, het meterschap op haar - mooie - schouders nam.

De Europese Commissie en vele vooraanstaande politici uit de verschillende lid-staten zoals de heren Hans APEL, minister van financiën in de Bondsrepubliek, Claude CHEYSSON, Europees commissaris, Emilio COLOMBO, Voorzitter van het Europees Parlement, Garret FITZGERALD, minister van Buitenlandse Zaken van Ierland, Roy JENKINS, Voorzitter van de E. G. -Commissie, Cornelis LEBAN, Nederlands lid van het Europees Parlement, Knud NIELSEN, Deens lid van het Europees Parlement, Gaston THORN, Minister-president van Luxemburg en Leo TINDEMANS, Eerste Minster van België, hebben het beschermheerschap van deze onderneming op zich genomen.



De «TRAITE DE ROME» onder zeil

"SAIL FOR EUROPE" is er dus binnen het jaar in geslaagd om vaste vorm te kunnen geven aan dit stoutmoedig idee, waarbij het symbool van de Europese Gemeenschap op de oceanen aanwezig zal zijn. En voor de eerste maal zal de publieke opinie de kans krijgen, dankzij deze sportprestatie op zeer hoog niveau, haar aandacht en enthousiasme te schenken, nu eens niet aan een nationale held als Eric Tabarly of Eddy Merckx, maar aan een Europese équipe. Dit kan onder de burgers van onze negen landen een identificatieproces met de Gemeenschap op gang brengen, dat veelbelovend kan worden voor de toekomst van Europa.

het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



DAG VAN DE ZEEMACHT

Ook de zon was van de partij op deze hoogdag van de Belgische Zeemacht. De dag begon met een bloemenhulde door Vice-admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef Zeemacht, aan het gedenkteken van de Royal Navy, Belgian Section. Heel wat oudgedienden van de Zeemacht, die deel uitmaakten van deze Belgian Section, waren aanwezig. Laten wij niet vergeten dat zij het waren die de basis gevormd hebben van onze huidige Zeemacht.

Onmiddellijk na deze bloemenhulde, nam de Stafchef van de Zeemacht, even persoonlijk contact met al de aanwezige oudgedienden en werden hier en daar oude herinneringen opgehaald aan de voorbije oorlogsjaren. Een tijdperk dat men over het algemeen té vlug vergeet.

Vervolgens greep een bloemenhulde plaats aan het Monument der Zeelieden, waar Vice-Admiraal J. Van Dyck, een opgemerkte rede uitsprak, waaruit wij hier enkele fragmenten commentariëren.



Bloemenhulde aan de herdenkingsplaat
«Royal Navy - Belgian Section»

Na een verwelkomstwoord aan de aanwezige autoriteiten, onderlijnde de Stafchef de betrekkingen tussen de Zeemacht en de Stad Oostende, verhoudingen die de laatste 30 jaar zeer harmonieus verlopen zijn. Terloops raakt hij ook het probleem aan van de Marinebasis Oostende, welke de laatste jaren werkelijk te klein is geworden om al de schepen van de Zeemacht te bergen.



Vice-Admiraal J. Van Dyck bij de bloemenhulde aan het monument der zeelieden.

Het steeds maar "verhalen" van onze schepen, groeide soms uit tot een ware nachtmerrie voor het Zeemachtpersoneel.

De Stafchef van de Zeemacht benadrukte bovendien dat eerst te Oostende werd uitgekeken naar de nodige ruimte, toen echter bleek dat het onmogelijk was om over een open tijdok te Oostende te beschikken, was de Zeemacht uiteindelijk verplicht naar Zeebrugge uit te kijken voor een wisseloplossing, met als gevolg dat onze Zeemacht - tenminste het operationeel gedeelte - geleidelijk naar Zeebrugge verhuist, tenminste wat de Fregatten, de ZINNIA, GODETIA en Hoogzeemijnenvegers betreft. Vice-Admiraal J. Van Dyck, liet daarbij echter opmerken dat het Logistieke gedeelte van de Zeemacht, althans voor afzienbare tijd, te Oostende verder blijft bestaan.

In zijn toespraak, betrok de Stafchef eveneens het programma van de nieuwe Fregatten, waarin hij lof toezwaaide aan het personeel van de Zeemacht, welke dikwijls in moeilijke omstandigheden en op gevorderde leeftijd herscholingskursussen in het buitenland diende te volgen.



Het fel toegejuicht défilé van onze marinejongens

Terloops raakte de Stafchef ook de nieuwe kaderwet aan, waarin hij de mogelijkheid belichtte om als tijdelijk officier en onderofficier een loopbaan te maken bij de Zeemacht, tevens besteedde hij aandacht aan de nieuwe mogelijkheid om via het onderofficiënkader een doorstroming naar het officierenkader te verzekeren.

Ook het vrouwelijk personeel van de Zeemacht - onze Damars - kwam ruim aan de beurt in de toespraak van de Stafchef Zeemacht. Eerstdaags zullen deze vrouwelijke vrijwilligers een aantal plaatsen in het officieren - en onderofficiënkader kunnen bekleden.

Om te besluiten, sprak Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, zijn volledige vertrouwen uit in het personeel van de Zeemacht.

Bovenstaande geeft slechts de krachtlijn weer uit de toespraak van de Stafchef Zeemacht, toespraak welke toch de toekomst van onze Zeemacht zeer duidelijk weerspiegelt en tevens beantwoordt aan de verzuchtingen van onze grote Zeemachtfamilie.

EVH



BEVELSOVERDRACHT OPERATIONELE GROEPERING ZEEMACHT

Op woensdag 20 juli jl., tevens dag van de Zeemacht, had in de Marinekazerne Bootsman Jonson, in aanwezigheid van de hoogste militaire en burgerlijke autoriteiten, de bevelsoverdracht van de Operationele Groepering Zeemacht plaats.

Kapitein ter Zee A. Schlim, uittredend Commandant, heette de talrijke gasten welkom - en er waren er heel wat - in deze toespraak, welke bijzonder sympathiek overkwam, maakte hij een bilan van zijn twee jaren als Commandant van de Operationele Groepering Zeemacht.

Commandant Schlim bleef even stilstaan bij de talrijke opdrachten Zeemacht zoals de visserijwacht, de strijd tegen de zeebezoedeling, de hulpverlening bij duikongevallen, de bijstand aan de Rijkswacht bij de bestrijding van sluikhandel in onze wateren, de talrijke opdrachten van de ontmijningsdienst, kortom vele zaken waar de Zee-

macht zich bijzonder verdienstelijk maakt, ook ten behoeve van de burgerbevolking.

Terloops raakte hij ook even de Fregatten aan, Fregatten welke een nieuw tijdperk voor onze Zeemacht inluiden. Deze nieuwe schepen eisen een ver doorgedreven technische kennis van het Zeemachtspersoneel en hebben in de moeilijke momenten die men heden kent, zeker bijgedragen tot werkverschaffing in onze Belgische scheepswerven.

Bij dit afscheid, dankte Kapitein ter Zee A. Schlim, tevens het Zeemachtspersoneel van de Operationele Groepering voor zijn toewijding en loyale medewerking.



v.l.n.r. : CPC POULLET; CPC SCHLIM; Vice-Admiraal VAN DYCK

Ook de Stad Oostende en lokale maritieme autoriteiten werden in zijn dankwoord niet vergeten.

Een speciaal woord van dank ging eveneens naar de lokale pers, die steeds op een objectieve wijze relaas uitbracht over de blijde - maar ook droeve - gebeurtenissen bij de Zeemacht.

Om te besluiten wenste Commandant A. Schlim, zijn opvolger Kapitein ter Zee SBH. ir. E. Poulet goede heil met het commando over de Operationele Groepering Zeemacht, commando dat Kapitein ter Zee A. Schlim tot het schoonste rekent wat onze Zeemacht kan bieden.

Off the record kunnen we besluiten, dat Commandant A. Schlim, zich gedurende de twee voorbije jaren bijzonder geliefd heeft gemaakt bij de Oostendse bevolking, dat hij zich talrijke vrienden heeft gemaakt in werkelijk alle middens van Oostende en de hele kuststreek.

In Neptunus kunnen we ons wel onthouden het curriculum vitae van de uittredende en nieuwe Commandant van de Groepering Operaties te publiceren, inderdaad geen van beiden verlaat de Zeemacht... dus laten we nog enkele jaren wachten.

Kapitein ter Zee A. Schlim wordt Adjunkt Stafchef Zeemacht in "het verre" Brussel en zal op de Staf Kapitein ter Zee L. de Schutter vervangen die eerstdaags op rust gaat. Zijn opvolger Kapitein ter Zee SBH. ir. E. Poulet, was Commandant van de A961 ZINNIA en het 22e Mijnenbestrijdingsflottielje. Beide hogere officieren zijn zeker geen nieuwe gezichten in onze Zeemacht. Als individuen zullen ze beiden zeker een andere manier hebben om hun taak en functie te benaderen. Een zaak hebben ze echter wel gemeen en dat is dat ze beiden bijzonder sociaal voelend zijn en dit weerspiegelt zich reeds

door hun bijzonder actieve rol in de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, maar ook daarbuiten zijn hun tussenkomsten voor de minder gelukkige en noodhebbende personeelsleden Zeemacht, ontelbaar.

Neptunus wenst Kapitein ter Zee A. Schlim een "goede vaart" en Kapitein ter Zee Poulet een hartelijk welkom.



SPORTPROEVEN.

Cenfornav nam deel met 2 ploegen aan de sportproeven ingericht door de «Association Européenne des Sous-officiers de réserve».

Ploeg overste : 2EV Ducamp

Ploeg A : KROO Saerens
KROO De Geyter Johan
KROO Gorris Willein
KROO Goerlandt Eddy

Ploeg B : KROO Bessens Marc
KROO Bossaerts Hugo
KROO De Doncker J.M.
KROO Kersschot G.

De wedstrijd ging door bij IS/ARLON op 04 en 05 juni '77. 54 ploegen uit Duitsland, België, Frankrijk, Oostenrijk, Zwitserland en Groot Brittannië namen er aan deel.

Ploeg B rangschikte zich 15de en Ploeg A 28ste. In het landenklassement behaalde België de 4de plaats dank zij de ploegen van de ZM die zich 2de klasseerden onder de Belgische deelnemers, na de Luchtmacht.



De ploeg van Cenfornav

COMLOGNAV WINT VOOR DE VIERDE MAAL...

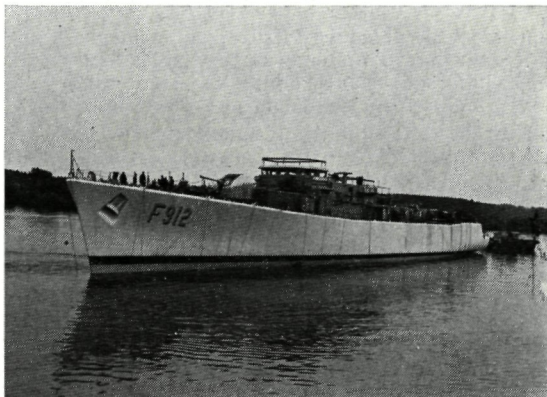
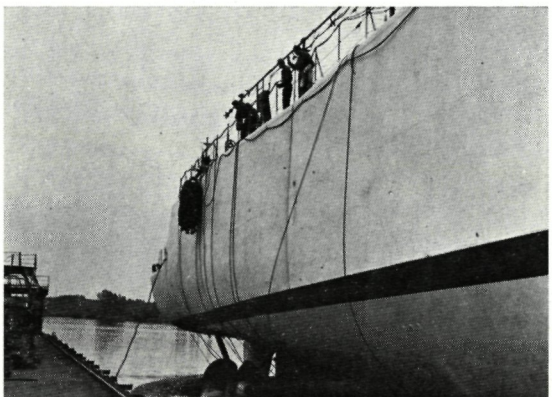
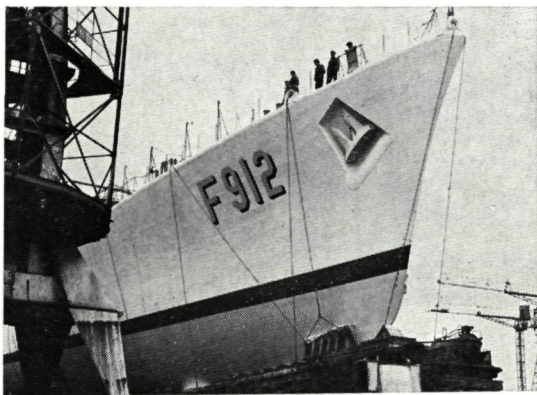
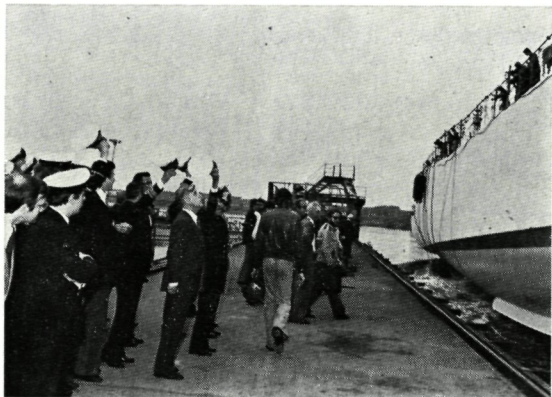
Op vrijdag 24 juni eindigde de stroombank 77-kompetitie. Deze competitie bestaat uit verschillende nautische proeven zoals zwemmen, roeien en zeilen. Op drie van de vier af te leggen proeven was Comlognav de finalist zodat bij het opmaken van het algemeen klassement geen problemen rezen. De kommandant Van Schoonbeek, de kapitein van de zeilploeg, was niet weinig fier deze Challenge uit de handen van kommandant Hutse, vertegenwoordiger van de admiraal, te mogen ontvangen.

F 912 "WANDELAAR" TE WATER

In aanwezigheid van de Stafchef van de Zeemacht, Vice-Admiraal J.P.L. Van Dyck, werd op 21 juli jl., te Temse bij Boelwerf de F 912 "WANDELAAR" te water gelaten.

Rekening houdend met de sociale moeilijkheden op de Scheepswerf Boel, gebeurde deze tewaterlating in alle eenvoud. De doopplechtigheid van deze fregat zal echter met de nodige luister op een latere datum doorgaan.

Teneinde onze lezers toch de nodige informatie te geven, heeft marinefotograaf René De Meersman, van deze gebeurtenis enkele merkwaardige foto's genomen.

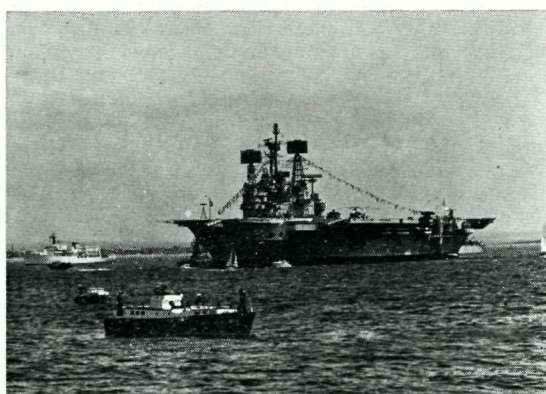
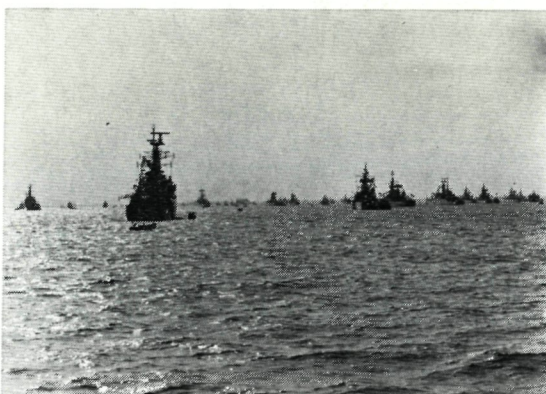
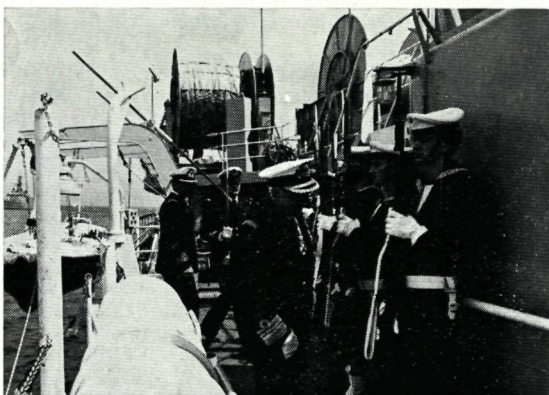


SILVER JUBILEE FLEET REVIEW

Op 28 juni jl. had te Portsmouth, ter gelegenheid van het 25-jarig ambtsjubileum van Hare Majesteit Koningin Elisabeth de «Silver Jubilee Fleet Review» plaats. Op deze unieke vlootparade was de Belgische Zeemacht vertegenwoordigd door de GODETIA, met aan boord de Stafchef, Vice-Admiraal J.P.L. VAN DYCK.

Neptunus fotograaf R. Demeersman heeft deze vlootparade kunnen meemaken en heeft voor ons tijdschrift enkele foto's meegebracht. Van links

naar rechts en van boven naar beneden : Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef Zeemacht inspekt de erewacht a/b van de GODETIA. In de Mess onderofficieren van de GODETIA en in de wardroom, wordt een toast gehouden ter gelegenheid van het Zilveren Ambtsjubileum van Hare Majesteit Koningin Elisabeth. Een algemeen zicht van een deel van de geankerde schepen. Onze blcedeigen GODETIA. Het paradepaard van de Royal Navy HMS. ARK ROYAL.



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT
OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE AKTIVITEITEN ACTIVITES NATIONALES

Mars van de herinnering en de vriendschap

Voor de 10de maal had van 29 juni tot 02 juli laatstleden de Mars van de Herinnering en de Vriendschap plaats, ingericht door de 3de Ardeense Jagers. De mars verliep doorheen het prachtige Ardeense landschap van Arlon tot Vielsam over een afstand van nagenoeg 125 km. Ongeveer 10.000 marcheerders, burgers en militairen, waren door de zorgen van het leger onderbracht in vijf grote tentenkampen.

De Vereniging der RO-ZM was op deze vierdaagse tocht vertegenwoordigd door FKP(R) Henri ROGIE, vice-voorzitter en algemeen sekretaris van de kring.



Chers Collègues Réservistes,

«NEPTUNUS» fête cette année ses 25 années d'existence : vingt-cinq ans au cours desquels «LA» revue de la Force Navale fut un trait d'union non seulement entre les Anciens et les Nouveaux, entre la Force Navale et la Nation, entre les futures recrues et les retraités, mais aussi entre «ceux de l'Active» et «ceux de la Réserve».

Or, l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale a, elle aussi, atteint ses 25 ans d'existence : fondée au début des années «50» par Henri LETEN, notre premier Président, l'amicale d'alors a jeté les fondations de l'Association d'aujourd'hui, et en 1965, paraissent au Moniteur Belge les Statuts de «l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale Asbl».

Ludo DE VLEESCHOUWER succède alors à Henri Leten à la chaire de Président. Il sera suivi par René DESECK — qui restera Président jusqu'à la limite d'âge — et ensuite par Raymond BECHET.

Quelles furent les réalisations de l'AORFN au cours de ces 25 ans ? Nous nous bornerons à en citer les faits les plus marquants :

— Sous l'impulsion d'Henri LETEN, de nombreux officiers de réserve eurent l'occasion d'embarquer pour une traversée de courte durée (de 8 à 15 jours) à bord de navires marchands bel-

ges (C.M.B. et PLOUVIER). Ce programme a malheureusement été interrompu et fait l'objet de souhaits ardents de la part de notre Comité d'Administration pour une reconduction de ces prestations.

- René DESECK, secondé par André PARISIS, lança le programme des dragueurs Trg, qui à connu un succès certain durant quelques années jusqu'à son remplacement par l'escadrille de réserve des MSI.
- Citons aussi la formation d'un important «pool» d'officiers de liaison pour les navires de guerre étrangers faisant escale dans les ports d'Anvers, de Gand et de Bruxelles.
- Ensuite, en 1970, nous avons pu célébrer la naissance de la SQUAD 218, devenue depuis la DIV. 218.2, et qui arme en permanence les trois dragueurs de petits fonds M473 LOKEREN, M479 HUY et M480 SERAING. Cette escadrille sera d'ailleurs renforcée en 1978 par un quatrième dragueur.
- L'établissement de la DIV.NCSO-R, qui, sous la houlette de Charles VAN AVERMAET, offre aux officiers NSCO l'occasion de se parfaire dans leur spécialité.

Qu'attendons-nous de l'avenir ?

L'AORFN, en étroite collaboration avec l'EM/FN, espère mettre sur pied d'autres unités permanentes d'entraînement de la réserve, et plus particulièrement au profit :

- de l'infanterie de Marine
- du recyclage des OR/FN à la chasse aux mines (avec des leueurs réelles d'espoir de réalisation pour l'an 1981).

D'autre part, notre Association a décidé de réintégrer pleinement les rangs de l'UNOR, afin de soutenir les efforts du Président actuel de l'UNION NATIONALE DES OFFICIERS DE RESERVE, le Lt-Col (R) Frank PHILLIPSEN pour faire réviser le statut des officiers de réserve.

A ce propos, notre Association a demandé à l'UNOR de bien vouloir défendre plus particulièrement les points suivants :

- Péréquation de la situation de l'OR en service actif avec la situation de son collègue d'active, notamment en matière de pension de survie ou d'invalidité en cas d'accident en service commandé,
- rémunération des prestations de rappel des agents de l'Etat ou assimilés, afin de mettre un terme final à la discrimination existant entre les différentes catégories d'officiers de réserve,
- création d'une distinction honorifique au profit des officiers de réserve, comme cela s'est fait en France récemment, mais accordée uniquement au «mérite», suivant un système de points à

gagner et non à l'ancienneté pure et simple comme c'est le cas pour les Ordres Nationaux, — suppression de la barrière du grade de CPF(R) ou LCL(R), permettant l'accès au grade supérieur, sous réserve d'épreuves à réussir et d'appréciations hiérarchiques à définir.

C'est donc là un programme assez fourni que nous nous efforçons de réaliser : le stade des réalisations déjà atteintes est une raison d'espérer pour l'avenir et la DIV.218.2, la DIV.NCSO-R et le programme des Officiers de liaison sont des réalisations qui font l'admiration et aussi un peu l'envie des officiers de réserve des autres armes et même des marines étrangères ! Mais rien n'est plus funeste pour une Association que de se reposer sur les lauriers déjà acquis : nous devons continuer, persévérer et surtout progresser dans la voie que nous nous sommes tracée : pour cela nous avons besoin de TOUTES LES BONNES VOLONTES !

VOUS, Officiers de Réserve de la Force Navale, qui avez choisi, non seulement une arme d'élite, mais aussi d'effectuer un terme de milice plus long que celui de vos contemporains, c'est bien certainement parce que votre idéal dépassait celui du commun.

Tous, vous avez juré fidélité au Roi, à la Constitution et aux Lois du Peuple Belge : ce serment sacré peut, dès le temps de paix, être mis en pratique afin de nous aider à sauvegarder notre bien le plus précieux notre indépendance dans une paix durable -

Pour réaliser cet objectif, nous avons besoin de vous : nous avons besoin de vos rappels volontaires à la DIV.NCSO-R, à la DIV.218.2 et aux autres organismes à venir.

«SPONTE NEPTUNUM SEQUIMUR» est la devise de notre Association : «Volontairement, nous sommes des adeptes de Neptune».

Que «NEPTUNUS» m'ait permis de vous le rappeler est un encouragement précieux.

Roger PLANCHAR
CPF(R)
Président de l'AORFN
COMDIV.218.2

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE FN

Monsieur le Rédacteur en Chef,

C'est un grand plaisir pour nous, Anciens de la Force Navale, de saluer la revue maritime NEPTUNUS à l'occasion de son 25ème anniversaire.

Nous profitons de cette occasion pour féliciter chaleureusement toute l'équipe de dévoués pour son travail constant quant à la qualité et à l'importance des articles paraissant dans le périodique.

Neptunus est un des moyens les plus surs pour garder le contact avec la Force Navale; pour en connaître son Passé et son Avenir. Sa lecture est toujours un moment de bonheur intense et profond. Nous réitérons nos remerciements pour nous avoir réservé quelques pages à nos nouvelles propres et souhaitons à Neptunus 25 prochaines années de vie dynamiques au service de la Marine en général et de la Force Navale en particulier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Rédacteur en Chef, l'assurance de nos salutations les meilleures.

Pour les Anciens de la F.N.,
Le Président,
Gilbert DEBAISIEUX.



Nu reeds in uw agenda noteren ! ! !

A inscrire sur vos tablettes ! ! ! (dès maintenant)

Galabal Zeemacht Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE — KURSAAL

A OSTENDE — KURSAAL

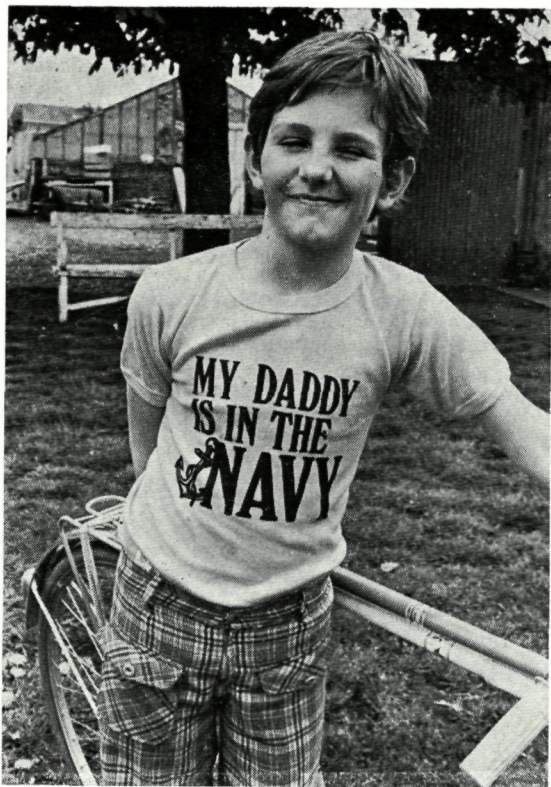
Op 3 februari 1978
Le 3 février 1978

boutique neptunus

neptunus winkeltje

NIEUW ! - NOUVEAU !

« MY DADDY IS IN THE NAVY »



« T-SHIRT »

Deze prachtige « T-SHIRT » is slechts te bekomen in één maat : small.

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.



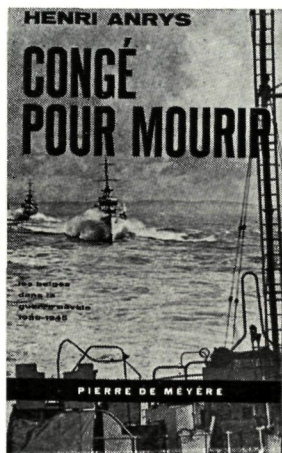
« T-SHIRT »

Cet élégant « T-SHIRT » peut seulement être obtenue en 1 taille : small.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont possibles. Prix special de lancement : 220,— fr., T.V.A.incluse. Frais d'expédition : 25,— fr.

Le payment se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus.

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer **473 - 6090311 - 30** van Neptunus.



CONGÉ POUR MOURIR, door H. Anrys nu ook te koop bij Neptunus voor de som van 480,— F. Een koop dat ieder personeelslid vande Zeemacht zou moeten bezitten.

CONGÉ POUR MOURIR, par H. Anrys peut être commandée chez Neptunus, au prix de 480,— F T. V. A. incluse.

N I E U W E E N G O E D K O O P E N T O C H M O O I G E S C H E N K

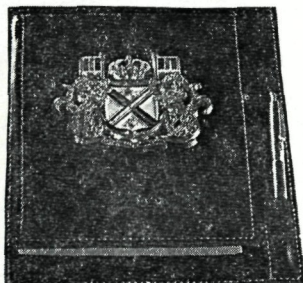
Deze mooie volglazen asbak, voorzien van een drietalig opschrift in zeefdruk kost inderdaad slechts 50 fr., BTW inbegrepen, aan deze prijs kan U hem kopen in het Neptunus-winkeltje. Wenst U hem echter bij U thuis bezorgd, dan dient U 15 fr. portkosten meer te betalen.

Postverzending enkel door overschrijving van 50 + 15 of 65 fr. op bankrekening 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

N O U V E A U . . .

B O N M A R C H E M A I S C E P E N D A N T B E A U C A D E A U

Ce joli cendrier en verre plain, portant une inscription marine trilingue ne coûte que 50 fr., TVA compris, est en vente à la boutique Neptunus. Si vous désirez le recevoir à domicile, il vous suffira de nous faire parvenir un versement de 50 + 15 de frais de port, soit total 65 fr. au compte bancaire 473-6090311-30 de Neptunus, Oostende.



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 x 19 cm. Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 x 19 cm. Prijs : 300 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



Enkel door overschrijving / storting
voor rekening nummer 473-6090311-30
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par
virement / versement pour compte
473-6090311-30 de Neptunus.

NIEUW!

NOUVEAU!

« T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekommen in drie maten : small,
medium en large met volgende opdrukken :

GODETIA - ZINNIA enz...

*In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere kombi-
nates mogelijk. Speciale lanceerprijs 220,— fr., inclusief B.T.W.
Verzendingskosten 25,— fr.*

Speciale prijs voor de schepen mits bestelling van minimum
20 stuk. Leveringstermijn 3 weken



« T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenue en 3 tailles : small,
medium et large avec les impressions suivantes au choix :

GODETIA - ZINNIA enz.

En cas de commande par quantités, d'autres combinaisons sont
possibles. Prix spécial de lancement : 220,— fr., T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,— fr.

Prix spécial pour les unités F.N.

boutique neptunus

DeBeukelaer
Granola

het nieuwe voltarwekoekje
 met echte chocolade



drukken is een zaak
 beter drukken in onze zaak

**drukkerij de typo - offset
 vuurtoren**

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

United Bonded Stores Dealers n.v.
 S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1



SCANDIAFLEX

MODERNE EN MOBIELE AFSLUITINGEN

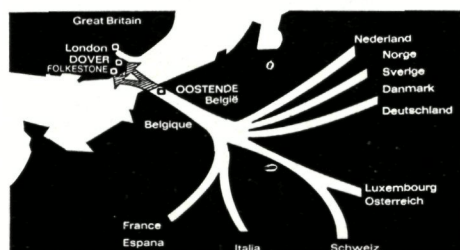
louvers
 rolluiken
 vouwdeuren
 vouwwanden
 zonnetenten
 zonneblinden
 badafsluitingen

Torhoutsesteenweg 43 - 8400 Oostende

Telefoon : (059) 50 04 43

Twee snelle en gemakkelijke • SEALINK • verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE • DOVER
OOSTENDE • FOLKESTONE



- Van 9 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur:
Reizigers zonder voertuig:
 - Shopping trips (48 u.), winter-weekend excursies en nachtreisbiljetten.Automobilisten:
 - Minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).
 - 48 u. excursies : 50 % vermindering, zowel voor de heen- als voor de terugreis, op het normaal tarief van de wagen + inzittende(n).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).



DIT IS HET EERSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1977 - 78

VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT

door storting / overschrijving van 200,— F op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,— F nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift** of nog beter... een ere-abonnement aan 500,— F.

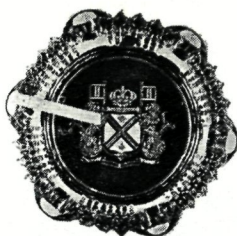
...

CE NUMERO EST LE PREMIER DE L'ANNEE 1977 - 78

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

en versant la somme de 200,— F à notre compte en banque Neptunus, Ostende : 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,— F (**prix réel de notre revue**) ou encore mieux, à un abonnement d'honneur à 500,— F.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.
Prijs : 300 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois ; avec grand écusson colorié Force Navale en relief.
Peut également être utilisée en décoration murale.
Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

HANDELSMAATSCHAPPIJ

Demaerel

IMPORT — EXPORT

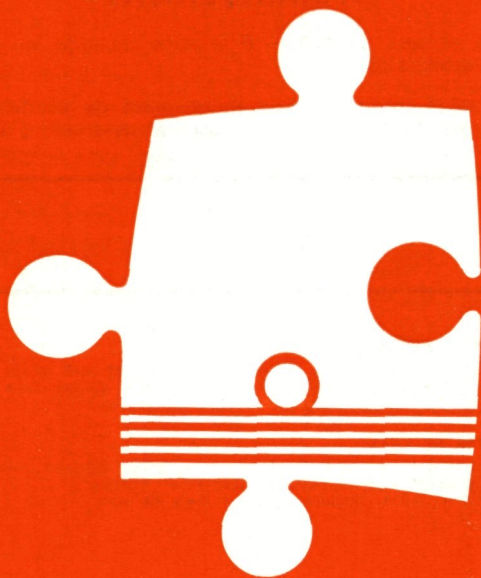
Dealers to shipchandlers and aircaterers
Duty Free Stores and provisions

Telef. 31.98.00 - 32.35.10 - 32.68.06

Telex 33803

Hessenplein 25
2000 ANTWERPEN

Nous savons que votre place est... chez nous



Notre flotte moderne, composée de cargos, de minéraliers et de porte-conteneurs, a besoin de vous et de vos capacités. Nous sommes convaincus de pouvoir vous confier la sécurité de nos navires, et de pouvoir assurer la sécurité de votre avenir. La CMB, un armement polyvalent et en pleine expansion compte sur vous pour compléter son puzzle.

CMB

Se présenter avec carnet de marin au Service du Personnel Navigant, Leopolddok 214, 2030 ANTWERPEN ou téléphoner au n° (031) 41.14.80 ext. 391 ou 379.



Kapitein ter Zee M. VERVYNCK overleden



Het plots overlijden van Kapitein ter Zee Vervynck, is voor velen in de Zeemacht een schok geweest. Alhoewel het in zijn vriendenkring bekend was dat zijn gezondheid de laatste maanden minder goed was en de laatste weken verrassend snel achteruit ging, kunnen we het nog moeilijk geloven dat hij ons definitief heeft verlaten.

M.O. VERVYNCK werd geboren te Gent op 31 December 1921.

Na zijn studies voortgezet te hebben te Brussel, volgt hij de leergangen van de Zeevaartschool te Oostende - daarna deze van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen als kadet van de 31ste promotie. Vervolgens scheept hij in op het schoolschip "MERCATOR".

In maart 1941 neemt hij dienst bij de Royal Navy. Na de cursussen van het Royal Navy College te Greenwich en van de Artillerie School van Chatham gevolgd te hebben, dient hij aan boord van verschillende Britse oorlogsbodems met de graad van "Sub-lieutenant RNR (Royal Navy Reserve)". Zo neemt hij deel aan talrijke opdrachten van mijnenvoegen en escorte in de Noordzee en de Atlantische Oceaan. Bevorderd tot "Lieutenant" neemt hij in 1943 het bevel over de HMMMS 43.

Hij neemt deel aan de ontschepping in Normandië op 6 juni 1944 aan boord van HMMMS "LARNE". Luitenant VERVYNCK beëindigt de oorlog in de diensten van het Brits Naval Commando te Oostende.

Op 1 februari 1946 gaat hij over naar de Belgische Zeemacht met de graad van Luitenant ter zee.

Van 1947 tot 1949 voert hij het bevel over verschillende mijnvegers en in 1949 beveelt hij het 118de Flotielje.

Bevorderd tot Luitenant ter zee van 1ste klasse op het einde van 1951, dient hij van 1952 tot 1956

achtereenvolgens als Tweede in bevel van de "Adrien de Gerlache", Chef Operaties van het Zee-korps en Commandant van de "Demoor" en de "Lt t/z Victor Billet".

Bevorderd tot Korvetkapitein in 1956 beveelt hij vervolgens het "Reservedepot van Zeebrugge", de "Breydel" en de "Divisie Hoogzee mijnenvegers", het "Mijnveegcentrum" en de Kamina".

Hij wordt Fregatkapitein benoemd in 1962.

In 1963 neemt hij deel aan de 24ste Sessie van het "College de la Défense de l'OTAN" te Parijs en in 1964 wordt hij Directeur van de "Belgo-Nederlandse Mijnveegschool" te Oostende.

Van 1967 tot 1970 is hij adjunkt op de Staf van de Geallieerde Opperbevelhebber van het Kanaal te Northwood (Engeland) en einde 1970 wordt hij overgeplaatst naar het Hoofdkwartier van de NAVO te Brussel waar hij tot 1973 het Internationaal Secretariaat van het Zeevaartbureau bij het Militair Bureau voor Standardisatie (BMS) beheert.

Benoemd tot de graad van Kapitein ter zee op 26 juni 1973, neemt hij op 16 augustus 1973 het bevel op van de Groepering Opleiding en Onderricht van de Zeemacht.

Kapitein ter zee VERVYNCK is houder van talrijke Belgische en vreemde eretekens.

Kapitein ter Zee M. VERVYNCK, was tevens medeoprichter en beheerder van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, vereniging waarin hij een zeer actieve rol speelde.

De redakte van Neptunus biedt aan Mevrouw Vervynck en de familie haar zeer oprechte deelneming aan. Door het heengaan van Commandant Vervynck - en dit op enkele tijd voor zijn op pensioenstelling, heeft onze Zeemacht niet alleen een zeer bekwaam officier verloren, maar tevens een bijzonder sociaalvoelend en goed mens.

EVH

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

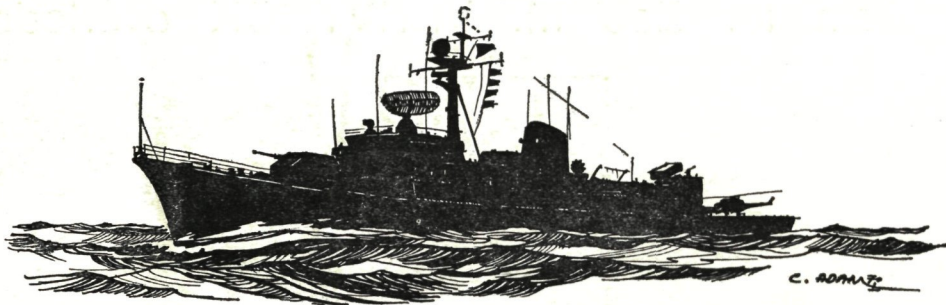
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierregimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 17 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredakteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

25e jaargang - neptunus 1977-78 - 25e année

nr 167 - no 167

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse péri-
odique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à
oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te
oostende

Copyright 1977 by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent